





Printed in Sweden

Herr Docenten Fil. Dr K. J. Westman
med tillgivenhet från
förf.

# TILL BELYSNING AF

# JÄRNVÄGARNAS BETYDELSE

FÖR

# SVERIGES EKONOMISKA UTVECKLING

AF

ELI F. HECKSCHER

---

CENTRALTRYCKERIET, STOCKHOLM, 1907.

TILL BELYSNING

AF

# JÄRNVÄGARNAS BETYDELSE FÖR SVERIGES EKONOMISKA UTVECKLING

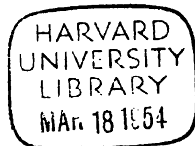
AKADEMISK AFHANDLING

AF

**ELI F. HECKSCHER**

---

CENTRALTRYCKERIET, STOCKHOLM
1907.


HARVARD
UNIVERSITY
LIBRARY
MAR 18 1954

# *FÖRORD.*

---

*Föreliggande afhandling har sitt upphof i ett anbud från Kungl. Järnvägsstyrelsen att för dess femtioårsminnesskrift författa den »nationalekonomiska historiken», närmare förklaradt såsom »järnvägarnas faktiska inverkan på landets ekonomi i dess helhet och de olika näringsgrenarna». Sedan jag åtagit mig detta uppdrag, aflämnades manuskriptet successivt, det sista mycket sent, nämligen i midten af november 1906, hvarefter framställningen utkom i första bandet af det stora verket »Statens järnvägar 1856—1906», som publicerades på statsbanornas femtioårsdag den 1 december 1906.*

*Den omarbetning, som framställningen i statsbanornas minnesskrift nödvändigt kräft, då arbetet skulle framträda med vetenskaplig apparat, har på grund af mycket begränsad tid ej kunnat göras så grundlig som afsikten varit. Särskildt fruktar jag, att man i språkbehandlingen skall upptäcka en betydlig ojämnhet mellan de nyskrifna partierna och den ursprungliga texten, som måste hållas i en officiell minnesskrifts opersonliga form.*

*De förändringar, som afhandlingen undergått, bestå ej i tillkomsten af några nya kapitel. Inledningen har utvidgats, tredje kapitlet delvis omarbetats samt ordningen mellan ett par kapitel kastats om. För öfrigt har omarbetningen hufvudsakligen bestått i insprängning af nya stycken, tillkomsten af noter, införande af färskare uppgifter, rättelser och förtydliganden. Det sedan slutet af förra året nytillkomna materialet, främst själfva minnesskriftens olika partier, har jag så långt som möjligt försökt tillgodogöra afhandlingen, hvad statistiken beträffar med användning af sådana siffror, som voro tillgängliga i midten af april 1907. Då trycksatsen har fått vara stående, skulle längre dröjsmål med den förnyade publiceringen varit olämpligt och stora ändringar medfört vissa svårigheter. Själfva textens omfång har redan genom de nu företagna ändringarna vuxit med betydligt öfver en tredjedel.*

*Utan hjälp från många olika håll skulle det ha varit mig omöjligt att utföra mitt arbete. Att här uppräkna alla, från hvilka jag erhållit upplysningar eller biträde, skulle taga alltför stort utrymme; den hjälp, som kommit mig till del för enskilda frågor eller uppgifter, har jag försökt angifva i noterna och fogar därtill här endast en uppriktig generell tacksägelse. Däremot må jag här ge uttryck åt min tacksamhet mot de personer, hvilkas hjälp kommit arbetet som helhet till godo. I första rummet komma då de många järnvägsmän såväl inom Kungl. Järnvägsstyrelsen som i statsbanornas linjetjänst, äfvensom vid enskilda järnvägar, hvilka med oafbruten beredvillighet lämnat mig muntliga och skriftliga upplysningar och hjälpt mig till rätta. Minnesskriftens utgifvare, Byrådirektör Gustaf Welin, har alltifrån arbetets början varit dess*

*förnämsta stöd, och jag har att till honom framföra en uppriktig tack för ständig uppmuntran och aldrig svikande långmodighet. Af Kungl. Järnvägsstyrelsens öfriga tjänstemän ber jag att särskildt få nämna Bokhållaren vid styrelsens statistiska kontor, Fil. kand. Sven Norrman, som på flera punkter (egentligen i tredje kapitlet) kommit mig till hjälp med både kritik och uppslag — det ena lika värdefullt som det andra — och som för öfrigt beredvilligt ställt den outgifna statistiken till mitt förfogande.*

*För arbetets befolkningsstatistiska del har jag flera gånger haft förmånen af att framlägga min metod för den störste auktoriteten beträffande vår befolkningsstatistik, Förste aktuarien Gustav Sundbärg, som äfven i likhet med Statistiska centralbyråns öfriga tjänstemän mycket bidragit att underlätta mitt arbete.*

*Äfven bör jag i detta sammanhang uttrycka min stora tacksamhet till Kungl. Bibliotekets och Upsala Universitetsbiblioteks chefer och samtliga tjänstemän, som under en redan ganska lång följd af år visat mig synnerligt tillmötesgående och förtroende.*

*Till dem af mina vänner, som bistått särskildt med det kräfvande arbetet för den sista omarbetningen, må här sägas ett anonymt: tack.*

*Och ehuru detta akademiska specimen på grund af sin natur kommit att utarbetas jämförelsevis fjärran från akademiska studier, vill jag dock ej afstå från det häfdvunna privilegiet att i företalet nämna mina lärare, för att få uttala hur mycket jag från dem har fått mottaga under min studietid. Denna tacksägelse riktar sig framför allt till Professor David Davidson och Professor Harald Hjärne, i den förhoppningen att åtminstone något spår af deras undervisning skall stå att upptäcka i arbetet.*

*Stockholm i maj 1907.*

*ELI F. HECKSCHER.*

---

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

---

# INLEDNING. KÅLLMATERIAL.

Det är en erfarenhet gemensam för alla dem, som söka utforska hvilken andel som tillkommer de olika faktorerna i ett samhälles utveckling, att detta problem ofta stöter på nästan oöfverstigliga svårigheter. Naturvetenskapen kan anställa experiment genom att isolera en kraft och således skilja ut dess verkningar från de öfrigas, men samhället låter nu en gång icke lägga sig i en retort, och hjälpen af ett experiment — i ordets egentliga betydelse — är vanligen samhällsforskaren lika väl som den praktiske statsmannen förmenad.[1] Frågan om en enda faktors inverkan i ett samhälle är, kan man säga, till och med orimlig, såtillvida som det verkliga förhållandet de flesta samhällsföreteelser emellan icke är orsak och verkan, utan växelverkan, *ömsesidigt* beroende.[2] Det blir då alltid mer eller mindre godtyckligt, hur mycket af hela utvecklingen man vill tillskrifva hvarje särskild faktor i densamma, det blir — för att taga till jämförelse ett för järnvägsteoretikern välbekant förhållande — minst lika mycket en godtycklighet som då man beräknar hur stor del af en järnvägs kostnader som faller på hvarje särskild transportprestation. Den förändring som skulle inträda om en af faktorerna toges bort — ifall detta vore möjligt — gifver ej det rätta uttrycket för faktorns verkan i det lefvande samhället, lika litet som man kan bestämma alla olika varors transportkostnader genom att beräkna den besparing som skulle erhållas, om man befriades från att frakta hvar och en af varorna.

Uppenbarligen innebär detta förhållande en bestämd begränsning i den ekonomiska historiens och den induktiva nationalekonomins uppgift och därmed äfven ett bevis för deduktionens oumbärlighet. Hvad den ekonomiska historien i främsta rummet har att framställa, är en ekonomisk utveckling och ett ekonomiskt tillstånd såsom en *helhet*, de olika faktorernas samverkan till ett gemensamt resultat. De allra flesta förklaringar om att den eller den åtgärden »visat sig» medföra några vissa resultat äro icke erfarenhetens vittnesbörd utan tvärtom abstraktioner, i många fall såsom sådana fullt berättigade och oumbärliga, men i andra fall subjektiva konstruktioner af mycket tvifvelaktigt värde. Exempel på svårigheten af att objektivt konstatera verkningarna äfven af förhållanden — historiska eller

---

[1] Hvad som ofta kallas »experiment» på det ekonomiska och sociala området är ej experiment i egentlig mening, d. v. s. ett försök att utröna en faktors inverkan i dess största möjliga renhet, utan är i stället ett försök att med *minsta* möjliga ändring i bestående förhållanden tillämpa en ny princip eller metod. Jfr W. CUNNINGHAM *Politics and Economics* (Lond. 1885) 157 f.

[2] Denna synpunkt är som bekant en af de grundläggande för MARSHALLS *Principles of Economics* I (4:e uppl., Lond. 1898); han leder den (s. XII) tillbaka till COURNOT.

moderna — som alls icke stå i samhällslifvets medelpunkt möter man hvarje dag; och knappast någonsin torde frågorna om exempelvis tullagstiftningens eller den socialpolitiska lagstiftningens andel i utvecklingens resultat kunna afgöras med full säkerhet. Sålunda torde den ekonomiska historien lika väl som den s. k. teoretiska nationalekonomin till stor del få afstå från ställningen såsom »magistra vitæ» och finna sig i den kanske anspråkslösare uppgiften att förklara och förstå hvad som redan blifvit verklighet.

Men är det svårt att konstatera verkningarna af en begränsad åtgärd från statsmaktens sida, måste det vara oändligt mycket svårare att i tanken uttaga en af samhällets lifsfunktioner och undersöka dess verkningar. Och hvad nu kommunikationsväsendet angår, är ju detta ett verktyg för alla delar af näringslifvet samt följaktligen i högsta grad inväfdt i hela den ekonomiska samhällsbyggnaden — således i lika hög grad en följd af näringslifvets ställning som en orsak därtill. Det är då naturligt nog, att konkreta och verkligt vederhäftiga undersökningar af järnvägarnas inflytande på ett särskildt lands allmänna ekonomiska utveckling ännu såvidt bekant i stort sedt saknas. Man nöjer sig ofta med den enkla utvägen att uppvisa det förlopp utvecklingen tagit under det sista halfva eller trefjärdedels århundradet och därefter — vanligen triumferande men stundom varnande — peka på resultatet som en följd af samfärdsmedlens utveckling.[1] Såtillvida är detta också riktigt som samfärdsmedlen gifvetvis varit en nödvändig faktor i denna utveckling, men *hur stor* deras andel varit eller *hvilka* moment som härstamma från dem är naturligtvis därmed alldeles icke klarlagdt.

En hufvudanledning till svårigheten af dylika undersökningar är emellertid af praktisk natur och består i beskaffenheten af det material som står till buds.

Uppgiften fordrar den grundligaste insikt i den konkreta gestaltningen af olika näringsgrenars och orters utveckling, en kännedom om förändringen i det ekonomiska lifvets verkliga innebörd och former, ej en siffermässig framställning af den rent kvantitativa utvecklingen. Något så abstrakt som uppgifter om produktionens omfattning kan ej lämna ledtrådar för att bedöma inverkan från någon viss faktor; och äfven om man kan konstatera den enskilda faktorns — järnvägens — influerande tillvaro genom

---

[1] Ett typiskt exempel på åreminnesstilen utgör A. R. von Lindheims framställning i *Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie* (Lpz. 1898) II 59—81, medan Frhr. zu Weichs-Glons uppsats i samma arbete (II 83—94) går i mera pessimistisk riktning. Hur svår uppgiften är, får man ett starkt intryck af, då man läser Sombarts förklaring (*Die deutsche Volkswirtschaft im Neunzehnten Jahrhundert*, Berlin 1903, 283 f.), att järnvägarnas förnämsta inverkan på det ekonomiska lifvet gjort sig gällande dels på effektbörsen (för järnvägspapper), dels på järnindustrin (där järnvägarna uppträda som köpare), medan förändringen i självfva transportväsendet egentligen består i »mängden af varor och människor, som flyttas omkring». Inflytandet från kommunikationsväsendets *ekonomiska funktion* är m. a. o. alldeles lämnadt ur räkningen. Jfr E. F. Heckscher *Kommunikationsväsendets betydelse i det nittonde århundradets ekonomiska utveckling* (Ekonomisk tidskrift VIII, 1906, 293—320) med där citerad litteratur samt H. Westergaard *Statistikens Theori i Grundrids* (Kbhvn 1890) 239.

den kvantitativa förändring som inträdt, så vet man därmed ofta föga mera än att järnvägen har verkat stimulerande. Ehuru det visserligen är af intresse att få äfven detta konstateradt, bör man söka järnvägarnas betydelse mycket djupare, i en förändring af samhällets och näringslifvets *ekonomiska skaplynne*, i första rummet innebärande nya transportvägar och afsättningsområden, men därnäst förändrade förhållanden mellan landets olika delar, mellan industrins olika stadier och existensformer, samt till sist förändrad karaktär för själfva företagen, med hänsyn till driftskoncentration, kapitalisering och arbetsförhållanden.

För utrönande af dessa förhållanden är som sagdt det statistiska materialet ej vidare väl lämpadt. Om man kände till förhållandena praktiskt och åskådligt förut, eller om statistiken sedan gammalt medvetet hade ordnats med hänsyn till sådana behof, skulle man visserligen i ett pålitligt siffermaterial kunnat få en bekräftelse på sin kunskap och en ovärderlig mätare på förändringens kvantitativa omfattning. Men den kännedom man i första hand behöfver är af rent konkret och praktisk natur, gällande dels landets allmänna ekonomiska utveckling, dels — såsom begränsade, jämförelsevis isolerade fenomen — särskilda ekonomiska enheter, t. ex. järnbruk, sågverk, hemindustrin i en viss trakt, jordbruket i en viss socken.

Äfven i de flesta andra länder torde verkliga ekonomiskt-historiska studier af det antydda slaget vara ganska fåtaliga på andra områden än den egentliga arbetarfrågan; och i Sverige saknas de veterligen så godt som fullständigt. Ja, ej nog därmed; vår ekonomiska litteratur, offentliga aktstycken, riksdagsprotokoll, berättelser från yrkeskorporationer o. s. v. visa en beklaglig magerhet äfven beträffande råmaterialet för sådana undersökningar. Den faktiska insikt, som finns i dessa frågor, synes hos oss nästan uteslutande vara förbehållen det praktiska lifvets män inom deras eget begränsade område och inom den korta tidrymd de själfva verkat. Vid offentliga uttalanden i ekonomiska ting ha äfven praktikens män en olycklig svaghet att begränsa sig till »bevis» stödda på siffror, som stå alla till buds, och att förtiga det (åtminstone genom sin sällsynthet) mycket värdefullare, »obevisliga» vetande, som beröringen med de faktiska förhållandena allena har kunnat skapa. Det må vara tillåtet att uttala den förhoppningen, att vi här i landet snart måtte få, jämte statistiska undersökningar, äfven verkliga *enquêter* af ekonomiska förhållanden — ej blott arbetarförhållanden — först t. ex. undersökningar af några stora ekonomiska företags faktiska utveckling och de faktorer som i hvarje fall inverkat på deras öde samt längre fram på grundval häraf monografier öfver olika industrier sådana de i ekonomiskt — icke tekniskt — hänseende utvecklats och gestalta sig här i detta land Sverige. Först därmed är grunden lagd för en lefvande kännedom om vårt ekonomiska lif.

*Bland annat* af de skäl som nu anförts lämnar tyvärr föreliggande framställning svar på ganska få af de frågor som *borde* besvaras vid en behandling af järnvägarnas betydelse för vår ekonomiska utveckling. Genom resor och upplysningar från olika personer har det visserligen på enstaka punkter blifvit möjligt att ange den faktiska utvecklingen, betraktad på nära

håll, och dessutom har gifvetvis litteraturen i detta hänseende tagits till hjälp så godt det låtit sig göra.[1]

De använda *arbeten af icke (eller icke uteslutande) statistisk natur* som i främsta rummet böra nämnas, äro följande.

En särställning intager den af förste aktuarien GUSTAV SUNDBÄRG utgifna stora handboken *Sveriges land och folk* (1901, omarbetad eng. uppl. utg. 1904), så vidt bekant det enda försök till något som närmar sig en helhetsbild af vår ekonomiska historia under den sista mansåldern.

Näst detta arbete torde man ha rätt att ställa de officiella *komitébetänkandena.* Vår allmänna ekonomiska utveckling från 1835 till slutet af 1880-talet kan följas genom betänkanden af följande komitéer: finanskomitén (1863), skattejämkningskomitén (1876), första tullkomitén (1882), ekonomiska komitén (1886—87) och andra tullkomitén (1891).[2] Visserligen stödja sig dessa betänkanden i stor utsträckning på förut publiceradt statistiskt material och ställa »subjektiva» erfarenheter mycket i bakgrunden; men de senare saknas dock icke, och äfven det statistiska materialet kan med fördel användas i den form betänkandena bragt det. Särskildt utgör andra delen af andra tullkomiténs betänkande den bästa existerande samling af det näringsstatistiska materialet för perioden 1861—88.[3] Ett mera konkret material af allmän ekonomisk karaktär lämna skogskomitén (1899) och Norrlandskomitén (1904) äfvensom det utlåtande i Norrlandsfrågan som afgifvits af sågverks- och trävaruexportföreningens komiterade (1905).

Vidare bör bland de icke rent statistiska bidragen till kännedom om de allmänna ekonomiska förhållandena nämnas en serie af självfva »Bidrag till Sveriges officiella statistik» (samt dess föregångare), nämligen Konungens Befallningshafvandes femårsberättelser, hvilka stundom kasta ljus öfver förhållanden, som undandraga sig statistisk belysning.

För att bedöma järnvägarnas insats har det varit af stor vikt att känna både det ekonomiska läget före deras egentliga tillkomst — i midten af 1850-talet — och ställningen nu, sedan de existerat ett halfsekel.[4] Utom redan nämnda och i det följande omtalade källor ha härvid användts för uppgiftens förra del bl. a. KNUT BONDES, C. O. TROILIUS', AGARDHS, GRIPENSTEDTS och STENHAMMARS samtida framställningar. För nutida för-

[1] De citat från olika källor som afhandlingen innehåller kunna ofta förefalla godtyckligt valda och äro det äfven i viss mån. Det är ju fråga om uppgifter i sådana ämnen som ej systematiskt behandlas i svensk litteratur, och det är då ofta en slump hvar man finner omtaladt hvad hvarje person i praktisk verksamhet på området i fråga har på sina fem fingrar. Af detta skäl har det också ansetts berättigadt att i undantagsfall stödja framställningen på muntligen inhämtade och vederbörligen kontrollerade uppgifter; ty deras värde synes ej vara mindre därför att de händelsevis icke kommit fram i en riksdagsdebatt eller en broschyr.

De här nedan omtalade arbetena äro naturligtvis icke alla som kommit till användning i afhandlingen — de finnas alla upptagna i litteraturförteckningen — utan endast viktigare kategorier af källor för framställningen.

[2] Årtalen gälla de delar af komitébetänkandena som i hvarje fall åsyftas.

[3] Med *årssiffror* och alltså utan risk att missleda genom de ofta förrädiska femårsmedeltalen.

[4] Från de äldre hästbanorna i bergslagen kan man se bort, då det gäller järnvägarnas betydelse för landets allmänna utveckling.

hållanden ha däremot kalenderverk af olika slag tagits till hjälp, särskildt af KEY-ÅBERG och HYBERG, äfvensom Sveriges Handelskalender. Sådana arbeten ha den fördelen, att de meddela uppgifter om alla orter och alla företag specificerade och nämnda vid namn, ej schematiserade till sifferradernas likformighet. En bearbetning af det i Kommerskollegium befintliga näringsstatistiska primärmaterialet skulle visserligen i detta fall ge ännu värdefullare resultat; men det skulle ha medfört ett alltför oproportionerligt besvär, då materialet hade måst fullständigt genomarbetas.[1]

Det ligger emellertid i den föreliggande uppgiftens natur att sätta i samband med hvarandra allmänt ekonomiska förhållanden och kommunikationsförhållanden.

Hvad då beträffar litteraturen om järnvägarna — det rent statistiska materialet lämnas fortfarande åsido tills vidare — märkas först betänkandena af de många järnvägskomitéerna, bland hvilka följande visat sig mest gifvande: Köping—Hult-komitén (1852), statsjärnvägskomitén (1856), med NILS ERICSONS omedelbart därpå följande betänkande öfver statens järnvägsbyggnader (s. å.); vidare — viktigast af alla — järnvägsundersökningskomitén (1859), norrländska järnvägskomitén (1885), 1893 års järnvägskomité (1894—95) och Sveriges allmänna exportförenings export-tariffkomité (1906). Den förut omtalade ekonomiska komitén behandlade i sitt första betänkande (1886) en ren järnvägsfråga, nämligen frågan om ett järnvägsmonopol för staten, och dess arbete bar vidare frukt i C. R. TROILIUS' skrift »Staten och jernvägarne» (1890).

Statsbanorna ha nu fått sitt stora monument i minnesskriften *Statens järnvägar 1856—1906*, där nästan alla sidor af deras verksamhet blifvit föremål för utförlig behandling och hvari föreliggande framställning i sitt ursprungliga skick ingick såsom en afdelning. Genom detta arbete får man för första gången en detaljerad bild af vårt lands största ekonomiska företag, med en utförlighet och mångsidighet som icke tillnärmelsevis blifvit uppnådd af något kändt svenskt arbete för andra motsvarande områden och som icke heller — märkvärdigt nog — veterligen har någon jämnbördig medtäflare i framställningar af andra länders järnvägssystem. Detta är i sig själf tillräckligt att ge arbetet en enastående ställning. Visserligen skulle man äfven i denna publikation, liksom i de många som redan berörts, ha kunnat önska något mera af lifvets friska färg, af erfarenheter från järnvägsekonomin och järnvägstrafiken sådan den ser ut i verkligheten och ej blott i reglementena. För de mera centrala delarna af föreliggande framställning ha sådana uppsatser i verket, som kasta ljus öfver statsbanornas betydelse såsom *köpare* — d. v. s. som ekonomiskt företag — varit af särskildt värde; men många andra partier ha användts för enstaka frågor.

För de enskilda järnvägarna är materialet synnerligen obetydligt. Något har dock varit att hämta ur CL. ADELSKÖLDS Utdrag ur mitt dagsverks- och pro diversekonto (2:a uppl. 1899—1901), ehuru arbetet i rikt mått

---

[1] KEY-ÅBERGS framställningar bygga på detta material, men äro nu ej längre alldeles nya (utgifna 1899 resp. 1901 och gällande åren 1897 och 1899).

lider af memoarverks vanliga brister,[1] äfvensom ur Bergslagsbanans minnesskrift (1900).

För andra kommunikationer än järnvägar märkas Väg- och vattenbyggnadskårens minnesskrift (1904), Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens viktiga betänkande öfver förslaget om Trollhätte kanals ombyggnad (1902) med däraf föranledda yttranden och skrifter; vidare de två skjutskomitéernas betänkanden (1859 och 1877) samt slutligen Generalpoststyrelsens värdefulla minnesskrift (1903).

Här har nu redogjorts för de icke-statistiska källor som främst kommit till användning; men det bör äfven sägas ett ord om hvad som *ej* blifvit användt. De väldiga riksdagsdebatterna angående järnvägsbyggnaderna ha ej blifvit systematiskt genomgångna, utan använda endast då det funnits någon särskild anledning att i dem vänta material af värde; och förhållandet är detsamma med hänsyn till det öfriga riksdagstrycket. Motsatt förfarande skulle ha betydt att till ej ringa del göra om det stora arbete som redan utförts af A. RYDFORS för den politiska historiken i »Statens järnvägar 1856—1906». Vidare ha tidningarna ej studerats, och slutligen har den tekniska — metallurgiska och jordbrukstekniska — litteraturen endast i ganska liten utsträckning blifvit genomgången.

Hur stor vikt man än vill lägga vid de beskrifvande källorna, kan det dock ej undvikas, att det *statistiska materialet* blir den viktigaste grundvalen för undersökningen. Endast de viktigaste använda grenarna af statistiken kräfva emellertid någon orienterande redogörelse.

Inom de statistiska publikationernas område är först att nämna näringsstatistiken i trängre mening, närmast *fabriks- och bergverksstatistiken*. Det är sedan gammalt kändt, hur ytterligt bristfällig Sveriges industristatistik varit intill midten af förra årtiondet.[2] Att på detta material bygga någon uppfattning af det kvantitativa omfånget af Sveriges industri i äldre tider är uppenbarligen otillåtligt. Men ej nog med detta. 1896 undergick fabriksstatistiken en grundlig reform och är därefter, förefaller det, på höjd med de flesta andra länders (vanligen icke årliga) näringsstatistik. Men denna reform har, liksom alla förbättringar i statistiken, medfört den verkan att

[1] Ett exempel torde vara tillräckligt. På icke mindre än tre olika ställen (II[2] 371, 385, III[2] 82) omtalas med långa kursiveringar och t. o. m. citationstecken, att järnvägsundersökningskomitén föreslagit, att »*inga privata järnvägsbolag borde få koncession*, förrän statens bansystem fullbordats», för att spara kapital, arbetskraft och ingeniörsförmåga åt statsbanorna. Nu är förhållandet, att komitén själf tillstyrker *statsunderstöd* åt flera enskilda järnvägar. Att öfver hufvud i något fall vägra *koncession* har komitén ej ens satt i fråga, utan endast afrådt statsbidrag (41 f.) — men naturligtvis icke för alla enskilda järnvägar (eftersom den själf tillstyrkt anslag åt några), utan endast för hvad den kallar bibanor, d. v. s. sådana som utgå från stambanorna. Då ett ytterst starkt betonadt och upprepadt påstående i ADELSKÖLDS bok är till den grad felaktigt, torde stor försiktighet erfordras vid användning af sådana uppgifter i arbetet som ej äro lika lätta att kontrollera.

[2] K. KEY-ÅBERG *Sveriges industristatistik* (Statsvetenskaplig tidskrift I, 1898): »Berättelserna voro [före 1863] med ett ord på grund af sin ofullständighet och sina inre brister icke mycket värda» (193). — — — — »Följden blef — — — att den svenska fabriksstatistiken efter år 1863 blef, om möjligt, ännu sämre och otillförlitligare än den förut varit» (195).

göra en jämförelse mellan äldre och nyare tider — en undersökning af *utvecklingen*, med ett ord — först riktigt omöjlig. Fabriksstatistiken för äldre tider kan därför knappast användas till annat än uppdelningar af materialet för ett visst år eller någon helt kort period.

Följden af detta läge är, att man som så ofta i historisk statistik måste gå ned till den fasta klippgrunden, till vår klassiska *befolkningsstatistik*, som måste användas för att belysa utvecklingen äfven af förhållanden, för hvilka folkmängdsförskjutningarna endast äro ett sekundärt uttryck. Det använda befolkningsstatistiska materialet, såväl de officiella publikationerna som afhandlingarna på området, äro utförligt behandlade i de två följande kapitlen och framför allt i anmärkningarna till de två tabellbilagorna, så att en särskild redogörelse här torde vara öfverflödig.

Fabriksstatistikens uppgifter för nioårsperioden 1897—1905 äro emellertid af stort värde, ehuru ej heller de äro fullt homogena, på grund af under perioden nytillkomna industrier. Flera försök gjordes därför till en början att sammanställa fabriksstatistikens och järnvägsstatistikens uppgifter. Men dessa två olika siffermaterial visade sig snart så ojämförbara, att alla vidare försök i den vägen måste öfvergifvas; sålunda befanns det exempelvis, att järnvägsstatistiken för en följd af år redovisade *en större transporterad kvantitet än hela produktionen* för tändsticksindustrins förnämsta centra.[1] Hvar felet i detta fall ligger kan ej med säkerhet sägas; dock är det sannolikt, att man måste söka det framför allt hos transportstatistiken, som upptagit kvantiteterna för högt.

Alltså måste man nu tillse *järnvägsstatistikens* beskaffenhet. Ehuru åtskilliga delar af järnvägsstatistiken äro af betydelse för det föreliggande ämnet, är det dock endast godsstatistiken i trängre mening, uppgifterna om

[1] Tändsticksindustrin är särskildt lämplig för ett »stickprof» af detta slag, därför att dess lokalisering är så utpräglad och dess transportförhållanden så uppenbara samt därtill import af tändstickor nästan icke förekommer. Ett kort utdrag af undersökningens resultat kan möjligen vara af intresse.

Uppgifterna gälla de fyra åren 1899—1902. För hela landet äro produktionssiffrorna (*D* tab. 5) för alla åren något högre än transportsiffrorna (*L a* tab. 11), men ej mycket, högst 5,033 ton af 25,296 (1901) och lägst 1,554 af 21,300 (1899). Dessa siffror förefalla rimliga, men då man går till de särskilda produktionsorterna visar sig förhållandet annorlunda. Man kan visserligen ej direkt jämföra producerade och transporterade kvantiteter, emedan *D* tab. 2 (fabriksgrupperna med fördelning på län och städer) ej upptar kvantiteter, utan endast värden. Genom insättande af tändstickornas medelpris pr kg för resp. år kommer man till följande resultat, för de två ojämförligt förnämsta produktionsorterna för de fyra åren tillsammans:

| | Jönköping | Tidaholm (resp. Hjo—Stenstorps järnväg) |
|---|---|---|
| Transport | kr. 12,979,172 | kr. 11,996,628 |
| Produktion | » 11,783,188 | » 11,560,446 |
| *Transportöfverskott* | kr. 1,196,172 | kr. 436,182 |

För ett enstaka år kunde ett transportöfverskott förklaras genom försäljningar af föregående års produktion; men nu visa tre af de fyra åren samma fenomen, och ej blott för dessa två förnämsta produktionsorter, utan äfven för de öfriga orter som tillåta en noggrann jämförelse mellan de två slagen af statistik (Södertälje, Enköping, Solberga). Och det bör märkas, att transport*under*skott måste vara det riktiga, ty dessa stationer representera tillsammans nästan hela statsbanornas transportkvantitet för tändstickor.

de olika *slagen* af transporteradt gods och godsets transportvägar, som äro af grundläggande betydelse; ospecificerade godssiffror ha ett stort trafiktekniskt värde men lämna mycket ringa belysning af järnvägarnas förhållande till olika näringsgrenar.

De allra viktigaste uppgifterna synas nästan vara sådana som i detalj uppvisa varornas vandringar, hur mycket af hvarje särskildt godsslag som hvarje station afsänder till hvarje annan plats inom eller utom landet; först med en sådan statistik kan man pålitligt bedöma järnvägarnas omedelbara verkningar och lära känna *handelsvägarna*, å ena sidan hvarje handels- och produktionsorts omedelbara afsättningsområde och å andra sidan det område som förser hvarje ort med dess behof. En framställning af handelns vägar är icke alltför svår, då det gäller utbyte länder emellan, emedan varorna då passera minst *en* gräns där de föras till boks, vanligen två gånger, dels som export och dels som import. Sålunda ha statistikerna och äfven nationalekonomerna tullmurarna att tacka för ett ovärderligt studiematerial; och det är icke tvifvel om att ifall vi hade kvar »lilla tullen», skulle den inre handeln framstå helt annorlunda än nu i statistiken och därmed äfven i allmänna medvetandet. Men denna brist kan med afseende på handelns alla viktigaste delar fyllas — t. o. m. mer än fyllas — genom en transportstatistik som fullständigt redogör för varornas vandringar. En sådan statistik skulle emellertid för ett stort järnvägsnät vara af ett oerhördt omfång och kan därför ej komma i fråga annat än på sin höjd med långa mellantider. Den svenska järnvägsstatistiken har hittills ej meddelat *några* sådana uppgifter, ehuru 1905 års stora specialenquête, som ännu är långt ifrån afslutad, möjligen kommer att lämna viktiga bidrag af detta slag. Under statsbanornas tidigare år meddelades en ytterligt skrymmande statistik som visade bl. a. hvarje stations trafik till och från hvarje annan station (men med godstrafiken ospecificerad); 1874 fick emellertid denna statistik med rätta försvinna. Bergslagsbanan och några andra enskilda banor lämna åter numera liknande uppgifter, ehuru mycket mer praktiskt ordnade, och erbjuda därför rätt goda möjligheter att följa de olika varornas vandringar, ehuru varuslagen ej heller där äro specificerade i de tabeller som visa stationernas inbördes trafik.

Hvad nu beträffar *statsbanornas* statistik, är dess otillfredsställande skick för äldre tider ganska allmänt erkändt, ehuru sådana fel som nu kunna rättas torde ha blifvit korrigerade i den bearbetning af statistiken som A. D'AILLY meddelat till »Statens järnvägar 1856—1906», där största delen af statsbanestatistiken blifvit föremål för en mycket värdefull tabellarisk och grafisk behandling. Godsslagsstatistiken tar sin början i Trafikstyrelsens första berättelse (1862) och får redan 1865 en ganska tillfredsställande anordning, med specifikation på 18 varuslag (frånsedt lefvande djur) afsända från och ankomna till hvarje station (ehuru som nämndt ej hvart, resp. hvarifrån), äfvensom sammanfattningar och — mycket viktigt — medeltransportlängder för några varuslag. Frånsedt en utvidgning af uppgifterna om medeltransportlängderna undergick godsslagsstatistiken sedan ingen nämnvärd reell ändring före 1894, ehuru gruppernas antal 1879 ökades till 19 (genom

klyfning af artikeln kol i träkol och stenkol) men 1882 åter minskades till 17. Det sista årtiondet företer i stället desto flera omskapningar. 1894 blef godsslagsstatistiken betydligt utvidgad, genom specificering efter 30 varuslag i stället för efter 17; först från denna tid blifva exempelvis trävirke, snickeriarbeten samt ved och torf skilda åt, liksom järn och stål blef skildt från gjutgods och maskiner; spannmål specificerades, hvitbetor skildes från öfriga rotfrukter o. s. v. Redan 1899 inskränktes emellertid gruppernas antal ånyo till 23, hvarjämte äfven andra ändringar vidtogos. En oförsvarlig ändring, som afbröt en serie alltifrån 1865, hade emellertid skett redan 1896 på 1893 års järnvägskomités förslag,[1] nämligen medeltransportlängdernas uteslutande.

De två sista publicerade berättelserna (för 1904 och 1905) innebära en större förändring än någon föregående, men äro i sitt nuvarande skick ej mycket värda — de äro rent provisoriska (den senare ännu mer än den förra) och komma att ersättas af mycket fullständigare godsslagsstatistik än som ännu sett dagen i Sverige. 1904 års godsslagsstatistik, som nom kort torde utkomma, specificerar det vagnslastgods, som går i sändningar på minst 5 ton, i 112 varuslag ordnade i 21 grupper (hufvudsakligen efter handelsstatistikens varugruppering) och med uppgifter om — bland mycket annat — kvantiteter, tonkilometer, medeltransportlängd och afståndsgrupper, allt uppdeladt i statsbanornas egentrafik och samtrafik samt den senare i sin tur uppdelad, äfvensom slutligen med fördelning ej blott på stationer utan äfven på bandelar.[2] Frånsedt en större noggrannhet i primäruppgifterna och deras kontrollerande — något som i stort sedt undandrar sig en utomståendes omdöme — väntas 1905 års stora undersökning få väsentliga företräden framför 1904 års godsslagsstatistik bl. a. genom att meddela motsvarande uppgifter i hufvudsak äfven för alla enskilda banor, medan efter statsbanornas förutvarande statistik en vara aldrig kan följas längre än till eller från öfvergången till eller från främmande trafikled.

Statistiken för *enskilda banor* är gifvetvis som helhet ojämförligt sämre än för statsbanorna. 1878 började Trafikstyrelsen utge publikationen »Allmän svensk järnvägsstatistik», till stor del innehållande uppgifter som förut varit intagna i statistiken öfver statens järnvägar; och 1903 vidtog en ännu ej afslutad, välbehöflig reform af denna statistik. Då emellertid Allmän svensk järnvägsstatistik saknar all godsslagsstatistik, kan den lämnas ur räkningen i denna framställning. Däremot utgifva ett stort antal enskilda järnvägar själfva ganska mycket statistik, vanligen i sina styrelse- och revisionsberättelser, men i några fall i särskilda trafikredogörelser; Kungl. Biblioteket torde kunna antagas äga den fullständigaste samlingen af detta tryck,[3] ehuru för de sista åren ännu ej ordnadt eller ens inkommet. Denna statistik är visserligen af ett mycket växlande värde. För Bergslagsbanan

---

[1] II a sid. 36.

[2] Större delen af denna statistik har välvilligt ställts till mitt förfogande af Kungl. Järnvägsstyrelsens statistiska kontor.

[3] Någon säkerhet för fullständigheten af materialet kan visserligen icke erhållas, på grund af frånvaro af kataloger öfver tryck som ej utlämnas i bokhandeln.

och de banor som följa dess uppställning (Göteborg—Borås och Borås—Alfvesta) är den fullt på höjd med statsbanornas hittills publicerade statistik,[1] och likaså för Gäfle—Dala järnväg, som tagit statsbanestatistiken till mönster. Andra, vanligen mindre banor (t. ex. de korta men särskildt för sockerindustrin viktiga skånska banorna) utelämna ofta en eller annan viktig faktor, t. ex. i stationsstatistiken varor som gå i samtrafik; och för flera af våra viktigaste enskilda banor, såsom t. ex. Stockholm—Västerås—Bergslagen, Mora—Vänern, Halmstad—Nässjö, Nora—Karlskoga, Nässjö—Oskarshamn och Upsala—Gäfle saknas såvidt bekant all hithörande statistik. Beklagligast är förhållandet med Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, som sedan 1900 synes ha *upphört* att publicera godsslagsstatistik.[2]

Den föregående behandling det föreliggande ämnet erhållit inskränker sig såvidt bekant till två uppsatser, den ena af A. W. Edelswärd i Landtbruksakademiens handlingar (1882) och den andra af Gustav Sundbärg i Jernbanebladet (1893). Den utländska litteraturen i ämnet är delvis upptagen till behandling redan i en uppsats i Ekonomisk tidskrift (1906); hvad som i det följande åberopas af utländsk litteratur afser naturligtvis ej den minsta fullständighet, utan endast att framhålla synpunkter eller fakta som lämpa sig till jämförelse med svenska förhållanden.

Den följande framställningen har verkställts utan förutfattad mening i någon punkt, och dess resultat kunna äga åtminstone det stödet för sin riktighet att vara oväntade för författaren. Att börja en undersökning utan förutfattad mening innebär emellertid ej att försöka frigöra sitt medvetande från alla hypoteser om resultaten, ty det skulle — som makarna Webb förträffligt framhållit — sätta forskaren ur stånd att göra några iakttagelser alls; det innebär endast att försöka få fatt på så många hypoteser som möjligt och sätta dem alla utan mannamån på prof.[3] Det är hvad som här har åsyftats.

Hvad som nu har sagts om uppgiftens svårighet och om materialets brister synes göra tillräckligt klart, att föreliggande arbete ej gör minsta anspråk på att ge en fullständig bild af järnvägarnas inflytande på vår ekonomiska utveckling. Det kan icke vara fråga om annat än att järnvägarna verkat på en mängd olika punkter och i en mängd olika riktningar utom dem som här framhållas.

[1] Bergslagsbanan har ett sammandrag af sin statistik för åren 1876—99 i bilagorna till sin minnesskrift.

[2] Den af Kungl. Järnvägsstyrelsen utgifna statistiken finns i korthet skildrad af S. Norrman i fjärde delen af statsbanornas minnesskrift.

[3] »— — — This does not mean that the scientific observer ought to start with a mind free from preconceived ideas as to classification and sequences. *If such a person existed, he would be able to make no observations at all.* The student ought, on the contrary, to cherish all the hypotheses he can lay his hands on, however far-fetched they may seem. — — — What is dangerous is to have only a single hypothesis, for this inevitably biasses the selection of facts.» S. & B. Webb *Industrial democracy* (New Ed., Lond. 1902) Preface s. X.

*FÖRSTA KAPITLET.*

## JÄRNVÄGARNAS INFLYTANDE PÅ LANDSBYGDENS BEFOLKNINGSFÖRDELNING.

En af de största svårigheterna vid försöket att konstatera järnvägarnas inflytande på samhällsutvecklingen sammanhänger med att detta inflytande visst icke alltid visar sig i uppkomsten eller uppblomstringen af en bestämd näringsgren, utan i stället i en allmän förvandling af hela den materiella och därmed ofta äfven af den andliga miljön. Svårigheten beror därvid framför allt på att en sådan förändring i gamla kulturländer ej gärna inträder med ett slag, att man vanligen ej kan peka på en bestämd gränspåle — något som ligger i samhällsutvecklingens natur. Ofta kan en järnväg ha funnits i åtskilliga år utan att man kan upptäcka någon förändring; när förändringen sedan kommer, beror den på tillkomsten af nya faktorer, som samverka med eller äro beroende af den redan bestående järnvägen. Sålunda skulle malmexporten öfver Oxelösund och denna hamns nästan amerikanska uppsving alltifrån 1880-talets sista år ha varit otänkbara utan Oxelösundsbanan; men banan hade då bestått i mer än tio år, och det fordrades en revolution i järnproduktionen för att dess verkningar skulle kunna göra sig gällande.[1]

Ofta kan också en ny kommunikationsled behöfvas för att en redan bestående skall kunna få betydelse, hvilket med andra ord vill säga att den nya kommunikationsleden kan komma att inverka på en helt annan trakt än det område, som närmast beröres däraf. Sålunda kunde exempelvis Stockholms stadsfullmäktige 1903 anse sig tjäna sin stads intresse genom att lämna bidrag till Ostkustbanan, hvars södra ändpunkt skall komma att ligga 180 km ifrån Stockholm.[2] Det är då alls icke uteslutet att — såsom man påvisat för vissa städer i de amerikanska sydstaterna[3] — det samhälle, som förut befunnit sig vid kommunikationslinjens ändpunkt, alls icke gynnas af att få sin förbindelse utsträckt åt andra hållet, utan tvärtom degraderas till blott och bart genomgångsstation mellan de större städer, som befinna sig vid den nya linjens ändpunkter.

Att utreda alla dessa hvarandra korsande inflytelser förutsätter som nyss sagdt en ingående konkret kännedom om ett lands hela ekonomiska utveckling, som intet statistiskt material kan skänka och som för vårt land, där alla förarbeten i den vägen saknas, icke alls torde stå att förvärfva.

---

[1] Jfr nedan 92 f.

[2] Jfr *Stockholms stadsfullmäktiges protokoll med tillhörande yttranden år 1903* [II] Yttranden till — — — prot. år 1903 (Sthlm 1904) 484—515.

[3] U. B. Phillips *Transportation in the ante-bellum South* (Quarterly Journal of Economics XIX, 1905, 448 ff).

Men då man vill söka utfinna hur järnvägsnätet verkat icke på någon speciell näringsgren, utan på ett områdes hela ekonomiska läge, torde det dock finnas *ett* hjälpmedel som, trots stora oundgängliga brister, kan föra forskaren till målet, nämligen befolkningsstatistiken. Genom en jämförelse mellan olika områdens befolkningsutveckling under järnvägarnas inverkan får man en i hufvudsak riktig bild af förändringen i deras relativa betydelse och alltså en totalbild af huruledes den ekonomiska tyngdpunkten förflyttats. Det är detta som här till någon del skall skildras; framställningen afser alltså att uppvisa järnvägarnas allmänna verkningar, ej i första hand deras inflytande på *befolkningens omflyttning.*

Vid en sådan undersökning går det emellertid icke gärna an att jämföra t. ex. två läns utveckling i syfte att utröna hur järnvägsnätet påverkat dem. Äfven frånsedt att alla län numera ha järnvägar — så att jämförelsens andra led till stor del saknas — vore ett sådant förfarande skäligen ytligt, ty det råder så olika förhållanden i olika delar af landet, att deras olikartade utveckling omöjligt kan föras tillbaka till en enda faktor. Norrlands historia under de sista femtio åren är ju exempelvis nästan alldeles beroende af trävaruindustrin, men att skrifva dess ofantliga uppsving på landkommunikationernas räkning vore en förväxling af orsak och verkan.

Åtminstone till en början torde man därför göra rättast i att begränsa undersökningen till ett mycket trängre område, nämligen till den trakt som omedelbart omger själfva järnvägslinjen. Ifall det kan uppvisas att dessa områden, som nu en längre tid omgifvit järnvägslinjerna, utvecklat sig annorlunda än de större landsdelar, hvarmed man kan jämföra dem (t. ex. de län hvari områdena ingå), så bör järnvägslinjernas omedelbara inflytande vara klarlagdt. Därmed är visserligen intet sagdt om kommunikationsmedlens betydelse för landet i dess helhet, ty dessa områden kunna ha dragit musten till sig ur det från kommunikationerna aflägsnare landet.

För att utröna järnvägarnas inflytande på den omedelbart omgifvande landsbygden har företagits en omfattande undersökning, hvars tabellmaterial meddelas i bilaga 1, men hvars metod och resultat här skola framläggas.

Undersökta områden äro de kyrkosocknar (församlingar), som beröras af landets hufvudlinjer. I det följande kallas dessa för korthetens skull *järnvägssocknar.* Socknarna äro landsbygdens minsta befolkningsstatistiska enheter, hvilket utgör tillräckligt skäl för att använda dem, ehuru de i Malmöhus och t. o. m. i Skaraborgs län äro nästan väl små, men i Norrland — där de delvis sammanfalla med tingslagen — alldeles för stora,[1] hvarjämte deras form i flera fall gör dem något olämpliga.

De i tabellerna upptagna socknarna äro främst alla sådana som *beröras* af

[1] Medelarealen (land och vatten tillsammans) för en socken i Malmöhus län är 19,80 kvkm, i Skaraborgs län 32,33 kvkm, men i Norrbottens län 1,422,13 kvkm, allt enligt *A* 1900 II tab. 1, jämförd med texttabell A. En indelning af Sveriges socknar i storleksgrupper enligt *1890* års siffror meddelar V. Rundgren *Statistiska studier rörande svenska kyrkan* (Örebro 1897) 19 f.

linjerna i fråga;[1] men ytterligare äro medtagna sådana socknar, som *ej* äro direkt berörda, men som icke desto mindre kunna tänkas påverkade, emedan *järnvägen på en sträcka af minst tre km går inom två km från deras gräns*. Dessa senare socknar, de ej direkt berörda, betecknas med namnet »oegentliga» järnvägssocknar, och deras namn äro i tabellerna satta inom klammer; men till denna de »oegentligas» grupp ha äfven lagts sådana *berörda* socknar, som järnvägslinjen endast tangerar, d. v. s. socknar *inom* hvilka banan går på en kortare sträcka än tre km eller mindre än två km från gränsen. Den motsatta gruppen, de »egentliga» järnvägssocknarna, består alltså af sådana socknar, som beröras *mera* centralt af järnvägslinjen. De två ungefärliga afstånden af tre och två km måste gifvetvis vara något godtyckligt valda, men synas tillnärmelsevis utskilja socknar som ha banan endast vid sin gräns.

Efter uppdelningen i »egentliga» och »oegentliga» socknar företogs en bearbetning af hela materialet. Men denna bearbetning visade ganska tydligt, att afståndet från banan *ej* var det i första hand afgörande för socknarnas olika utveckling. I tabellerna (bil. 1) ha därför ej intagits summor för grupperna af »egentliga» och »oegentliga» järnvägssocknar; men deras olika beteckning har bibehållits, för att bereda intresserade möjlighet att studera materialet äfven från denna, obestridligen beaktansvärda synpunkt.

Den afgörande distinktionen har emellertid erhållits genom att särskilja *stationssocknarna* — sådana socknar som inom sig eller alldeles intill sin gräns äga en station på banan i fråga. Stationssocknarnas namn och folkmängdssiffra ha angifvits med särskilda typer i tabellerna, och de ha alltigenom behandlats som en särskild grupp, hvars självständiga utveckling tabellerna ha till ett af sina hufvudsyften att uppvisa.

För mången skulle det kanske ligga närmast till hands att alldeles inskränka undersökningen till stationssocknarna. Men detta vore säkert olämpligt. Det i första hand afgörande är nämligen själfva linjens sträckning, ty hela järnvägslinjen *kan* utöfva inflytande. Befinnes det, att en af banan berörd socken icke har tillräckligt god förbindelse med stationen i grannsocknen, finnes alltid möjligheten att anlägga en ny station på en redan trafikerad linje, och äfven på statsbanorna sker detta ej alltför sällan.[2] Också är vår järnvägshistoria fylld af häftiga strider om banornas riktning, medan stationernas placering i de flesta fall fått försiggå i lugn och ro utan alla offentliga meningsbrytningar. Ett belysande exempel erbjuder Järlåsa socken (i Upsala län), hvars utvecklingsmöjligheter utgjorde ett viktigt argument i 1870-talets bittra strider om Sala- eller Sevallalinjen för Norra stambanans sträckning norr om Upsala,[3] men som ännu i dag icke äger någon station på sin efter så stora ansträngningar förvärfvade järnvägslinje. Det är också att märka, att godstrafiken och i mindre grad äfven persontrafiken ha möjlighet att draga nytta af järnvägen också oberoende af stationerna,

[1] Dock med det undantag, att alla *enklaver* lämnats ur räkningen.

[2] Se härom nedan 35.

[3] Se *Andra Kammarens protokoll 1870* I 75, 80, 538, 565 ff., 579. Jfr A. Rydfors i *Statens järnvägar 1856—1906* (Sthlm 1906; i det följ. cit. *S. J.*) I 129 ff.

genom jämförelsevis lätt flyttbara hållplatser, lastplatser och sidospår samt den särskildt i Norrland ganska betydande linjelastningen.[1] Slutligen kan det tänkas en negativ inverkan på de socknar som ej äro stationssocknar, i det befolkningen drages därifrån till stationssocknarna; och äfven detta synes vara af intresse att få utrönt.

En järnvägs trafikområde sträcker sig emellertid vanligen betydligt utanför de omedelbart berörda socknarna. Områdets omfattning beräknas ofta till 2—3 mil på hvardera sidan om banan, men i verkligheten kan man svårligen fastställa någon allmängiltig rayon, då dels orternas trafikförhållanden (vägar, möjlighet till vattentransport o. s. v.), dels varornas transportduglighet äro i högsta grad växlande.[2] Så till exempel mottager Gnesta för järnvägstransport landtbruksprodukter från ett område med en radie af minst 3—3 1/2 mil, medan träkol ej tål längre axeltransport än 1—1 1/2 mil och slutligen en transport på 1/2 mil till stationen anses alltför lång då det gäller kalk i Västergötland.[3] I en undersökning som spänner öfver 22 af Sveriges 24 län har det därför ej ansetts möjligt att uppvisa verkningarna för mer än själfva järnvägssocknarna, i synnerhet som allt flera andra faktorer (andra banor o. s. v.) ingripa störande på resultatet, ju mera området utsträckes.

Det omedelbara materialet för undersökningen är då gifvet. Emellertid vore det ett missgrepp att studera järnvägssocknarnas befolkningsutveckling *för sig själf*, att t. ex. där vänta en större genomgående folkökning. Som man kan finna af den vid sid. 17 intagna kartan, kännetecknas nämligen den syd- och mellansvenska landsbygden af folkminskning eller stillastående under det sista halfva århundradet, och mot bakgrunden häraf måste järnvägssocknarnas utveckling ses.

Först genom att undersöka, om dessa socknar inneha någon förändrad *andel* af folkmängden i det större område dit de höra får man en aning om järnvägarnas betydelse i deras utveckling. Det normala är gifvetvis att de utvecklats alldeles i jämbredd med hela det ifrågavarande större området — att deras andel däri är oförändrad — och hvarje förskjutning i deras relativa betydelse är värd uppmärksamhet. Den enda möjliga metoden är därför att alltigenom röra sig med *relationstal,* något som icke kan undgå att högst betydligt försvåra både undersökningen och uppfattningen af dess resultat, men som å andra sidan synes ge en säker grund att bygga på.

Såsom det större området — det andra ledet i jämförelsen — har tagits respektive läns landsbygd. Häradena måste obetingadt anses alltför små för detta ändamål. En jämförelse mellan socknarna i fråga och de större ekonomiskt homogena områden dit de höra skulle däremot haft åtskilligt för sig, men den skulle ha stött på alltför stora svårigheter och dessutom varit

[1] Jfr nedan 35.

[2] Jfr en af förste aktuarien vid Kungl. Järnvägsstyrelsens statistiska kontor (dr K. Key-Åberg) uppgjord plan för statistiska utredningar vid ifrågasatta nya järnvägsanläggningar, fogad till statsverkspropositionen för 6:e hufvudtiteln 1905 punkt 43 ss. 328 f.

[3] Enligt uppgifter från stationsbefälet i Gnesta och Odensberg samt nedan s. 101 n. 3 cit. källor.

missledande af det skäl, att landets ekonomiska karaktär undergått djupgående förändringar under den långa period undersökningen gäller och delvis kanske just på grund af järnvägarna — metoden skulle alltså delvis ha undanskymt just hvad man ville veta.

De järnvägslinjer som undersökts äro först stambanorna — hvarvid till den Norra räknats äfven tvärbanorna Torpshammar—Storlien och Luleå—Ofoten — vidare Västkustbanan och slutligen våra två själfständigaste enskilda banor, Bergslagsbanan och Gäfle—Dalabanan. De socknar som berörts endast af andra banor blifva alltså *icke* »järnvägssocknar», utan måste tvärtom räknas till det område som utgör dessas kontrast. De i tabellerna upptagna socknarna äro sålunda aldrig länets enda af järnvägar berörda socknar, hvilket gifvetvis bidrar att försvaga det synliga resultatet.

Just af detta skäl får emellertid undersökningen ett större principiellt intresse. De upptagna linjerna äro såsom regel länets äldsta och viktigaste, så att man erhåller ett intryck af järnvägarnas inverkan, sedan denna fått göra sig gällande så länge som möjligt. Och därtill kommer som ett moment af största vikt, att dessa banors områden — i motsats till många andra banors — utgöra trakter som *ej* på förhand äro speciellt gynnade. De svenska stambanorna äro visserligen icke dragna efter kejsar Nikolais ryktbara linjal; men med undantag af Norra stambanan äro de byggda efter Nils Ericsons orubbligt genomförda princip, som kräfde att de icke blott skulle vara verkliga *stambanor,* utan äfven att de skulle läggas »så långt bort från förut befintliga vägar, som utsikten till framdeles blifvande odling medgifver»[1] och särskildt i sådan riktning att de korsade vattenlederna och höllo sig på afstånd från kusten.[2] Ett uttryck för detta förhållande är stambanornas påfallande ringa beröring med Sveriges historiska befolkningscentra, städerna. Frånsedt ändpunkterna möter man sålunda på Västra stambanan (458 km) endast två små städer (Sköfde och Falköping), på linjen Stockholm—Malmö (619 km) endast tre, ehuru betydligt större städer (Norrköping, Linköping och Lund), på bandelen Falköping—Nässjö (112 km) endast en stad (Jönköping — som banan för öfrigt från början icke varit afsedd att beröra) och på Nordvästra stambanan (210 km) två städer (Karlstad och Kristinehamn) — alltså vid samtliga de fyra äldsta stambanorna med en sammanlagd banlängd af 1,265 km tillsammans endast åtta städer af Sveriges nittiofyra. Följaktligen får man till stor del förmånen af ett material, som alldeles är lagdt till rätta för att visa järnvägarnas verkningar i trakter utan historiska kommunikationer.

---

[1] Rydfors i *S. J.* I 73.

[2] Principen finns klart uttalad i den Akrellska *Statsjärnvägskomiténs* betänkande 1856 (4 f.) och betraktas nästan som självklar i Nils Ericsons omedelbart därpå följande *Betänkande rörande Statens Jernvägsbyggnader* (6, 7 f., 16, 19), där den är ännu mera konsekvent genomförd; den ypperligaste formuleringen finner man i den af Ericson och hans två närmaste män (C. G. Beijer och C. O. Troilius) bestående *Järnvägsundersökningskomiténs* betänkande 1859 (30 ff.). Regeringen gaf principen sin sanktion genom *k. propositionen 1856* (no. 26, ss. 18 f.); men den planmässiga planlöshet som utmärker riksens ständers och riksdagens järnvägsbyggnadspolitik har medfört, att principen för hvarje riksdag på nytt måste försvaras.

Att utsträcka undersökningen till alla järnvägslinjer skulle däremot vara meningslöst med den metod som här användts, ty då skulle socknarna omkring hvarje bana, äfven den yngsta och obetydligaste, ställas mot hela det öfriga länet, däri inbegripet alla andra järnvägars område. Däremot kunde det tänkas att — ungefär såsom den danska Statens statistiske Bureau gjort i en nyligen utgifven undersökning[1] — jämföra folkökningen för hvarje tioårsperiod å ena sidan i alla järnvägssocknar, å andra sidan i alla *andra* socknar inom länet eller landet. Men äfven detta kan ej undgå att ge en felaktig bild af järnvägarnas inflytande, ty områden som ännu i dag sakna järnväg måste antas i de flesta fall ha sämre *naturliga* förutsättningar än det öfriga landet, hvadan jämförelsens båda led bli föga jämförbara.

För att komma till klarhet om utvecklingen af de berörda områdena behöfvas folkmängdsuppgifter för fyra olika tidpunkter. För det första är det af vikt att veta hur socknarna i fråga utvecklats *före* järnvägsanläggningen; ty om de redan dessförinnan befunnit sig i relativ uppgång, innebär ej en fortsatt lika stark uppgång att någon ny faktor gjort sig gällande. Första kolumnen upptar därför folkmängden tjugo år före järnvägsanläggningen. Andra kolumnen gäller tiden för byggnadsarbetets början på linjen i fråga, och den relativa ökningen eller minskningen mellan dessa två kolumner visar hur området utvecklade sig *före järnvägens tid.* Tredje kolumnen gäller tidpunkten för trafikens början; förhållandet mellan denna och föregående kolumn belyser alltså frågan om själfva bananläggningens, *byggnadsperiodens,* inflytande.[2] Slutligen meddelas i fjärde kolumnen folkmängdsuppgifterna för den 31 december 1905.[3] Jämförelsen mellan tredje och fjärde kolumnerna utgör undersökningens kärnpunkt, ty af utvecklingen mellan banans öppnande och nuvarande tid, under *trafikperioden,* skola själfva järnvägsdriftens verkningar framgå.

I anmärkningar till tabellerna redogöres i detalj för bristerna i detta material. Betänkligast är kanske, att de ganska talrika rektifikationer af sockengränserna som ägt rum under årens lopp i de flesta fall måst lämnas utan afseende, därför att de öfverflyttade områdenas folkmängdssiffror äro okända.

---

[1] *Befolkningsforholdene i Danmark i det 19. Aarhundrede* (Statistisk Tabelværk 5. R., Lit. A, Nr. 5). Kbhvn (dec.) 1905. Tab. 14.

[2] Någon skulle kanske anse att byggnadsperiodens början borde räknas från *stakningen* eller åtminstone från *beslutet* om (resp. *koncessionen* för) bananläggningen, emedan den blifvande linjen redan så tidigt kan tänkas börja kasta sin skugga framför sig. En sådan undersökningsmetod stöter emellertid på oöfverstigliga praktiska svårigheter, af det skäl att stakningar ofta företagas för en mängd alternativa sträckningar (för Norra stambanan norr om Upsala voro exempelvis 31 olika linjer föreslagna, Rydfors i *S. J.* I 127) och äfven tidpunkterna för de definitiva besluten om statsbanelinjerna äro mycket sväfvande (se t. ex. Rydfors i *S. J.* I 99, 129; 139 f., 144, 154 f.). En sådan metod skulle alltså föra ut i hopplös subjektivitet och förvirring. Äfven om en verkan skulle kunna spåras redan under denna förberedelsetid till bananläggningen, är detta för öfrigt af mindre vikt att få uppvisadt, eftersom den här använda, kortare perioden (den egentliga byggnadsperioden) i så fall kommer att visa tendensen i skärpt gestalt.

[3] I midten af april 1907 utkommo folkmängdsuppgifterna för den 31 dec. 1906 — som man lätteligen inser alltför sent att kunna läggas till grund för de vidlyftiga uträkningarna i detta kapitel.

*Folkökningen på Sveriges landsbygd söder om Dalälfven 1866-1905*
*(efter socknar)*

Tidpunkterna för bananläggningens och trafikens början ha ej alltid kunnat noggrant iakttagas, utan något så när stora bandelar ha måst sammanslås under gemensamma årtal för att ej materialet skulle sönderstyckas i en grad som gjorde det oanvändbart.[1]

Det är ej meningen att förneka, att befogade invändningar kunna göras emot både materialet och metoden för denna undersökning; men den följande bearbetningen af tabellerna torde ge ganska god ledning för att bedöma resultatens vederhäftighet. Att i detta kapitel uttömma tabellmaterialet vore dock ej lämpligt, eftersom det skulle tvinga till en diskussion af järnvägarnas inflytande på de olika näringsgrenarna — något som blir en senare fråga.

Till denna så vidt möjligt vetenskapligt bindande framställning, som söker medtaga alla inverkande och borteliminera alla störande faktorer, har äfven lagts en mera åskådlig, men också mindre stringent behandling i kartform. De två kartorna (den första vid denna sida, den andra vid sid. 47) visa folkökningen på Sveriges landsbygd *efter socknar* under fyrtioårsperioden 1866—1905, alltså från tidpunkten för den första stora emigrationens början; hvarvid den första kartan gäller Sverige söder om Dalälfven och den andra området omkring norrländska Tvärbanan. Till grund för kartorna ligga ytterst folkökningssiffrorna under fyrtioårsperioden, uträknade efter samma primärmaterial som användts för bilaga 1. Ett exemplar af Selanders atlas öfver Sverige (i svarttryck) har därnäst fullständigt färglagts sockenvis i en sexgradig färgskala (fyra grader för folkökning och två för folkminskning), hvarefter slutligen figurerna transponerats (ej förminskats) till de kartor i arbetets format, som här föreligga. Färgskalan är densamma som kommit till användning vid det under de sista åren utarbetade jordbruksstatistiska kartverket (i dess befolkningsstatistiska del); men medan detta senare visar utvecklingen efter *härad* (för perioden 1861—1900), utgör det föreliggande materialet såvidt bekant den första kartografiska framställningen af landsbygdens befolkningsutveckling socknevis.[2] Själfva originalkartan, som är Kungl. Järnvägsstyrelsens egendom, visar mycket åskådligt utvecklingen af landsbygdens minsta folkmängdsenheter, ehuru detta ej kunnat komma lika tydligt fram i de här intagna kartorna i liten skala. Beträffande dessa kartors betydelse för den föreliggande uppgiften bör märkas, att de ej visa utvecklingen under trafikperioden utan under en gemensamt för hela landet bestämd tidrymd oberoende af de olika banornas ålder, hvarjämte de många relationerna till andra faktorer naturligtvis ej kunnat komma fram i en grafisk framställning.[3]

---

[1] I anmärkningar till tabellbilagan redogöres utförligt för källorna till denna undersökning, äfvensom mera i detalj för de regler som följts vid materialets behandling.

[2] Jfr K. J. H. Wittrock *De olika slagen af folkmängdskartor* (Ymer XXV 1905) 433 m. n. 2.

[3] Räknearbetet för de två kartorna har verkställts af fröknarna E. Spens, E. Södergren och M. Norlin, färgläggningen af fröken I. Lothigius samt transponering och reproduktion af Generalstabens Litografiska Anstalt.

Grundläggande för den föreliggande framställningen är emellertid det statistiska materialet i bilaga 1. Dess tabeller visa utvecklingen i hvarje län omkring hvarje bana för sig. Det är emellertid af största intresse att med tillhjälp af tabellmaterialet försöka komma till en *helhetsuppfattning* af järnvägarnas inflytande på landsbygdens befolkningsutveckling.

Visserligen möter detta betydande svårigheter. Hvad som i synnerhet försvårar en sammanfattning af materialet är att de tre perioderna — tjugoårsperioden före bananläggningen, banbyggnadsperioden och trafikperioden — tillhöra olika år för hvarje särskild bandel. Sålunda betyder t. ex. »byggnadsperioden» en rad årtal glidande mellan åren 1856—1860 och 1899—1902 — tider med mycket växlande befolkningsstatistisk karaktär — och gällande olika delar af Sverige från Skåne till Lappland. Detta torde hållas i minnet vid den följande framställningen.

Utvecklingens karaktär kan endast utrönas genom jämförelser mellan olika grupper af siffror, hufvudsakligen efter tre olika indelningsgrunder, nämligen 1) mellan siffrorna för de tre perioderna, 2) mellan siffrorna för de tre olika slagen af socknar: stationssocknar, järnvägssocknar utan station och summan af bägge dessa grupper, samt 3) mellan olika banor. Och i intet enda af dessa fall är det som regel fråga om absoluta tal, utan det gäller relativa förändringar — förändringar i jämförelse med länets landsbygd som helhet. Med »relativ» upp- eller nedgång menas därför i det följande som regel utvecklingen i förhållande till länets landsbygd.

Undersökningen kommer alltså oundgängligen att ställa ganska stora fordringar på läsarens tålamod, och det torde därför vara lämpligast att börja med en summarisk framställning af resultaten för att sedan framföra bevis och slutligen närmare förklara orsakerna till utvecklingen.

Nästan det mest allmängiltiga och undantagslösa resultatet är att utvecklingen öfver hela linjen, för alla slag af socknar och alla banor, är starkast under banans *byggnadsperiod* — vare sig man jämför den med tiden förut eller med trafikperioden.

Hvad beträffar de två öfriga perioderna, är utvecklingen under *trafikperioden* som regel och i medeltal afsevärdt starkare än under perioden före järnvägarna. Härmed är järnvägens attraktionsförmåga på befolkningen konstaterad.

Men för denna tredje period — trafikperioden — är utvecklingen helt annorlunda ojämn eller heterogen i jämförelse med förhållandet under byggnadsperioden. Först och allra viktigast märkes därvid *skillnaden mellan stationssocknar och socknar utan station.* Medan de förra i de allra flesta fall visa en stark relativ uppgång under trafikperioden — stundom t. o. m. starkare än under byggnadsperioden — är förhållandet med socknarna utan station alldeles motsatt; i det stora flertalet fall visa nämligen de stationslösa järnvägssocknarna relativ (och absolut) nedgång under trafikperioden och stå alltså i sämre ställning nu än de gjorde vid bananläggningens slut. Denna de stationslösa socknarnas nedgång under trafikperioden är ett fenomen af lika stor eller ännu större allmängiltighet än uppgången öfver hela linjen under byggnadsperioden.

För det andra är trafikperiodens utveckling äfven inom stationssocknarnas grupp mera ojämn än under byggnadsperioden, i det att de egentliga stationssamhällena uppstå och draga till sig lejonparten af ökningen.

Slutligen är utvecklingen under trafikperioden — fortfarande i motsats till byggnadsperioden — i hög grad olika för olika banor. De fyra äldsta stambanorna — Västra, Södra, Östra och Nordvästra, men särskildt de tre förstnämnda — förete en mycket stark ökning för stationssocknarna och en något svagare för samtliga järnvägssocknar som en helhet under trafikperioden jämförd med tiden före järnvägen; men Norra stambanan[1] (och Västkustbanan) visa ingen sådan ökning, utan snarare relativ minskning.

*Motsatsen mellan Svea- och Götalands stambanor å ena sidan och Norrlands å den andra* är synnerligen markerad ej blott i det nu nämnda afseendet, utan den återkommer inom nästan alla delar af materialet. Särskildt skarp blir denna motsats i jämförelse med perioden före järnvägen, ty under denna period var den relativa uppgången i de norrländska järnvägssocknarna mycket stor, medan de syd- och mellansvenska socknarna samtidigt visade allmän relativ nedgång. Trafikperioden innebär alltså en fullständig omkastning af förhållandet. Då man vidare betänker, att landsbygdens allmänna folkökning är högst ansenlig i Norrland — och äfven i dess järnvägssocknar — men som regel ytterst svag om ens någon inom mellersta och södra Sverige, erhåller man det öfverraskande resultatet, att *järnvägens inverkan är stark där den allmänna folkökningen är svag, och tvärtom.*

Detta är i största korthet undersökningens resultat, hvartill bevismaterialet nu skall framläggas.

Då ingen bearbetningsmetod visar sig vara alldeles utan fel, är det obetingadt tillrådligt att gripa sig an med den ena efter den andra och jämföra deras resultat. Man kan då antas komma till en ganska stor visshet om utvecklingens verkliga förlopp. För detta ändamål ha utarbetats ett betydligt antal större tabeller och listor, byggda på det grundläggande materialet i bilaga 1; men det har förefallit olämpligt att belamra texten med hela detta skrymmande material. Blott slutresultaten ur materialet, uträknade i procent, meddelas därför, och en läsare som önskar kontrollera dessa sammanfattningar har möjligheten att själf bearbeta det råmaterial som meddelas i tabellbilagan. För att ge ett intryck af det antal summor hvarmed beräkningarna röra sig må det emellertid nämnas, att materialet innehåller 422 socknar — flera dock därvid räknade mer än en gång — hvaraf nästan två tredjedelar (278 eller 279, efter olika räkningar) stationssocknar och obetydligt öfver en tredjedel (144 eller 143) socknar utan station.[2] Dessa socknar äro i tabellbilagan sammanförda i 52 sum-

---

[1] Till Norra stambanan räknas här öfverallt för korthetens skull äfven de två tvärbanorna Torpshammar—Storlien och Luleå—Ofoten; däremot äro sidobanorna ned till kusten lika litet medtagna som öfriga sidolinjer.

[2] Socknarnas antal 1905 har lagts till grund. Den i texten antydda differensen beror på att Tumbergs s:n i Älfsborgs län (vid Västra stambanan) saknar station, men trots detta måst räknas såsom stationssocken före 1860, därför att dess folkmängdssiffra ej tidigare kunnat

mor (hvaraf dock endast 36 innehålla socknar utan station), nämligen minst en för hvarje län vid hvarje bana och i flera fall mer än en för ett län, då nämligen ett län faller på flera bandelar.

För dessa länssummor finns i tabellen angifvet hur stor deras procent är af länets landsbygds folkmängd vid de fyra olika tidpunkterna. Man får då det enklaste medlet att bedöma utvecklingens förlopp genom att undersöka hur dessa summor fördela sig med afseende på relativ upp- eller nedgång.

### Utvecklingen efter länssummor.

Tab. 1. **Hela nätet.**[1]

| | Samtliga järnvägssocknar | | | Enbart stationssocknar | | | Enbart socknar utan station | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | före järnvägen | byggnadsperioden | trafikperioden | före järnvägen | byggnadsperioden | trafikperioden | före järnvägen | byggnadsperioden | trafikperioden |
| Relativ uppgång...... % | 58 | 77 | 67 | 56 | 75 | 71 | 33 | 42 | 25 |
| Relativt stillastående % | 6 | 15 | 4 | 15 | 21 | 6 | 31 | 39 | — |
| Relativ nedgång...... % | 36 | 8 | 29 | 29 | 4 | 23 | 36 | 19 | 75 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Som utgångspunkt för en analys af denna tabell måste utvecklingen under perioden före järnvägen konstateras. Ty såsom redan kraftigt har framhållits hvilar hela denna undersökning på den förutsättningen, att järnvägssocknarna skulle ha utvecklats parallellt med den öfriga landsbygden — visat »relativt stillastående» — om ej järnvägen funnits. Men nu visar tabellen, att detta under perioden före järnvägen endast slår in på socknarna utan station; af stationssocknarnas summor företer däremot öfver hälften (56 %) uppgång redan före järnvägarnas tid, men blott 29 % nedgång. Frågan blir då: skall man endast betrakta *skillnaden* mellan denna ökning före järnvägarna och ökningen under de två senare perioderna såsom uttryck för järnvägens inflytande?

Härpå kan svaras både ja och nej. Om nätet tages som helhet måste frågan gifvetvis besvaras med ja. Men börjar man sönderdela materialet visar sig det egendomliga förhållandet, att de områden som visat relativ befolkningstillväxt under järnvägsperioden äro andra än de som vuxit före järnvägsperioden och omvändt. Följaktligen blir järnvägarnas inverkan — eller, för att uttrycka sig försiktigare, den utveckling hvari järnvägarna ingå såsom en hufvudfaktor — mycket större än klumpsiffrorna antyda.

Detta skall framgå af en uppdelning af siffrorna för stationssocknarnas summor i tabellen; summorna för samtliga järnvägssocknar skulle ge ungefär

skiljas från den större stationssocknen Kullings-Sköfdes (se anm. 4 till Västra stambanan i bil. 1).

[1] Med »hela nätet» eller »samtliga banor» menas endast de i tabellbilagan upptagna banorna, alltså utom de fem stambanorna endast Västkustbanan, Bergslagsbanan och Gäfle—Dala järnväg. I Norra stambanan äro öfverallt inräknade de två norrländska tvärbanorna.

samma resultat. Tagas de fyra äldsta stambanorna — Västra, Södra, Östra och Nordvästra — för sig själfva blir resultatet följande:

Tab. 2. **De fyra äldsta stambanorna.**

| | Enbart stationssocknar | | |
|---|---|---|---|
| | före järnvägen | byggnadsperioden | trafikperioden |
| Relativ uppgång ... % | 33 | 71 | 90 |
| Relativt stillastående ... % | 24 | 24 | 5 |
| Relativ nedgång ... % | 43 | 5 | 5 |
| | 100 | 100 | 100 |

Däremot te sig siffrorna för Norra stambanan (inberäknadt Tvärbanan och Ofotenbanan) på följande sätt:

Tab. 3. **Norra stambanan.**

| | Enbart stationssocknar | | |
|---|---|---|---|
| | före järnvägen | byggnadsperioden | trafikperioden |
| Relativ uppgång ... % | 72 | 83 | 61 |
| Relativt stillastående ... % | 11 | 11 | — |
| Relativ nedgång ... % | 17 | 6 | 39 |
| | 100 | 100 | 100 |

Sålunda finner man att för mellersta Sveriges fyra stambanor visar tiden före järnvägsanläggningen alldeles ingen relativ uppgång, utan tvärtom ett öfverskott af nedgång, d. v. s. en ännu bättre utgångspunkt än den som behöfves. Detta bekräftar det nyss (s. 15) påpekade förhållandet att de Ericsonska stambanorna berörde förut mindre gynnade trakter. Mot denna bakgrund framstå siffrorna för trafikperioden i full relief, med uppgång för 90 % af antalet summor. Hvad däremot Norra stambanans område beträffar, äger här före järnvägens tid rum en stark relativ folkökning, beroende på trävaruindustrins frammarsch, som just tillhör denna period, medan den relativa ökningen under trafikperioden är mycket afsevärdt svagare.

Sålunda torde man utan tvekan kunna säga, att den uppgång som siffrorna för järnvägssocknarna under byggnads- och trafikperioderna visa i *mellersta och södra Sverige* är ett korrekt eller kanske snarare något för svagt uttryck för järnvägarnas inflytande, medan en jämförelse med tiden före järnvägen hvad *Norrland* angår visar att uppgången icke tyder på tillkomsten af någon ny faktor.

Efter detta kan man säkrare bedöma de två järnvägsperiodernas ställning. Byggnadsperiodens enastående höjd i alla de tre grupperna socknar faller genast i ögonen i tabell 1; endast resp. 8 och 4 % af de två första grupperna

visa nedgång, då nätet tas som en helhet, och äfven för socknarna utan station är utvecklingen gynnsammare än vare sig förr eller senare.[1]

Hvad därnäst trafikperioden beträffar, är den relativa uppgången, som man lätt ser, äfven där alldeles otvetydig i afseende på samtliga järnvägssocknar och stationssocknar, men den är i dem bägge svagare än under byggnadsperioden, ehuru hvad stationssocknarna angår jämförelsevis obetydligt.

Så mycket mer slående är olikheten mellan de två perioderna i gruppen af socknar utan station. Före järnvägen befinna sig dessa socknar nästan i jämviktsläge, i det att de uppgående summornas antal är nära nog sammanfallande med de nedgående summornas. Under byggnadsperioden inträder en afgjord uppgång, i det att de uppgåendes liksom de stillaståendes antal ökas med mer än en fjärdedel, medan de nedgåendes antal sjunker nästan till hälften. Men — här inträder det anmärkningsvärda — under trafikperioden *sjunker* dessa socknars relativa betydelse till den grad, att tre fjärdedelar af antalet summor nu visa nedgång.

Allt detta då nätet tages som en helhet. Öfvergår man sedan till tabb. 2 och 3 för stationssocknarna vid de två grupperna banor, visar sig ett helt annorlunda förmånligt resultat för trafikperioden vid de fyra första stambanorna. Det är här 90 % uppgång för trafikperioden mot 71 % för byggnadsperioden och blott 33 % för tiden före järnvägen — ett af de gynnsammaste resultaten i hela denna undersökning. För Norra stambanan är förhållandet omkastadt; här står trafikperioden lägst af alla.

Sålunda bestyrker denna undersökning till alla delar de resultat, som i form af påståenden framfördes i början af framställningen.

Emellertid lider undersökningsmetoden af flera fel. Då hvarje länsgrupp af socknar tas som ett tal för sig själf, blir man ur stånd att följa utvecklingen *inom* hvarje sådan grupp. Detta skulle vara af jämförelsevis liten betydelse, om till- och aftagande socknar vore alldeles tillfälligt blandade om hvarandra. Men nu är den sammanlagda folkmängden för hvarje länssumma i regeln talrikare i stationssocknarna än i de stationslösa socknarna; dessa senare befinna sig då i jämförelsevis fullständig minoritet inom hvarje länssumma och bli sålunda till stor del orepresenterade. Detta gäller naturligtvis endast gruppen samtliga järnvägssocknar, men siffrorna för denna grupp antyda af det skälet en större homogenitet i utvecklingen än som motsvarar verkliga förhållandet.[2] Äfven inom gruppen stationssocknar gör sig samma förhållande gällande af ett liknande skäl, nämligen de egentliga stationssamhällenas öfvervikt, som alldeles kan utplåna den relativa nedgången hos andra socknar. Detta medför också att afståndet mellan grupperna stationssocknar och socknar utan station blir alltför stort. Felet kan i få ord uttryckas så: uppgången i ett fåtal stora socknar blir i många fall afgörande

[1] Det oproportionerligt höga talet för stillastående i gruppen socknar utan station beror på att dess folkmängdssiffror äro så låga, att en svag upp- eller nedgång (jämförd med länslandsbygdens) ej kommer till synes.

[2] Se särskildt siffrorna för byggnadsperioden i tab. 1. »Samtliga järnvägssocknar» visa där en större procent uppgång än stationssocknarna ensamma, och detta ehuru uppgången för socknarna utan station är långt svagare än för stationssocknarna.

för länssummornas utveckling, med den påföljd att den motsatta utvecklingen hos öfriga socknar alls ej kommer till synes i de summor, där de stora socknarna äro med.

Af dessa skäl behöfver undersökningen kompletteras med statistik öfver relativ upp- och nedgång räknad efter *socknar* i stället för efter länssummor. En sådan statistik lider af alldeles motsatt fel mot den förut behandlade. Här väger den obetydligaste socken lika mycket som den största; och eftersom socknarna utan station vanligen äro mindre än de andra, blir här en oproportionerlig vikt lagd på deras inflytande. Å andra sidan komma stationssamhällena alls ej till sin rätt inom stationssocknarnas grupp, och afståndet mellan stationssocknarna och socknarna utan station förefaller därför mindre än i verkligheten. Af förändringens omfång gaf den förra metoden ett riktigare intryck, men denna metod ger ett riktigare intryck af homogeniteten — utan att någondera kan påstås vara fullt exakt.

Efter dessa anmärkningar är man i stånd att bedöma innebörden af tabellerna 4—6.

**Antal socknar med relativ folkökning** (i procent af hela antalet).

Tab. 4. **Samtliga järnvägssocknar.**

| | Västra stambanan | Södra stambanan | Östra stambanan | Nordvästra stambanan | De fyra äldsta stambanorna | Norra stambanan[1] | Västkustbanan | Bergslagsbanan | Hela nätet[1] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tjugoårsperioden före järnvägen | 47,3 | 43,1 | 30,6 | 30,8 | 41,3 | 52,5 | 52,1 | 53,8 | 47,4 |
| Byggnadsperioden ..................... | 63,4 | 74,1 | 61,1 | 73,1 | 67,1 | 77,8 | 56,3 | 57,7 | 67,1 |
| Trafikperioden .......................... | 39,8 | 51,7 | 58,3 | 46,2 | 46,9 | 47,5 | 35,4 | 50,0 | 46,2 |

Tab. 5. **Enbart stationssocknar.**

| | Västra stambanan | Södra stambanan | Östra stambanan | Nordvästra stambanan | De fyra äldsta stambanorna | Norra stambanan[1] | Västkustbanan | Bergslagsbanan | Hela nätet[1] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tjugoårsperioden före järnvägen | 45,2 | 42,9 | 34,8 | 40,0 | 41,7 | 54,3 | 56,3 | 57,9 | 49,8 |
| Byggnadsperioden ..................... | 61,9 | 85,7 | 65,2 | 75,0 | 71,7 | 81,5 | 59,4 | 71,1 | 73,1 |
| Trafikperioden .......................... | 69,0 | 71,4 | 73,9 | 50,0 | 67,5 | 53,1 | 43,7 | 60,5 | 59,5 |

Tab. 6. **Enbart socknar utan station.**

| | Västra stambanan | Södra stambanan | Östra stambanan | Nordvästra stambanan | De fyra äldsta stambanorna | Norra stambanan[1] | Västkustbanan | Bergslagsbanan | Hela nätet[1] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tjugoårsperioden före järnvägen | 49,0 | 43,5 | 23,1 | — | 40,9 | 44,4 | 43,8 | 42,9 | 42,7 |
| Byggnadsperioden ..................... | 64,7 | 56,5 | 53,8 | 66,7 | 61,3 | 61,1 | 50,0 | 21,4 | 55,2 |
| Trafikperioden .......................... | 15,7 | 21,7 | 30,8 | 33,3 | 20,4 | 22,2 | 18,8 | 21,4 | 20,3 |

[1] Se n. 1 ss. 19 och 20.

De högre absoluta talen ha här tillåtit en starkare uppdelning af materialet än beträffande länssummorna, och det visar sig genast, att de allmänna utvecklingstendenserna äro desamma som i tabellerna efter länssummor. Detta gäller ej blott siffrorna för hela materialet eller dess hufvuddelar, utan samma resultat återfinnas vid bana efter bana. Byggnadsperiodens siffra är i hvarje kolumn i hvarje tabell med endast ett undantag högre än för perioden före järnvägen och med endast tre undantag högre — vanligen betydligt högre — än under trafikperioden. Stationssocknarna visa en betydlig ökning för trafikperioden jämförd med perioden före järnvägen, som vanligt med undantag för Norra stambanan samt för Västkustbanan. Detta är af särskildt intresse, emedan det visar att uppgången under trafikperioden ej är inskränkt till de större stationssamhällena, utan sträcker sig till flertalet stationssocknar. Socknarna utan station, som för de fyra äldsta stambanorna före järnvägen visa nästan alldeles samma läge som stationssocknarna (resp. 40,9 och 41,7), springa undantagslöst upp under byggnadsperioden för att sedan med endast två undantag sjunka till sin lägsta nivå under trafikperioden. Särskildt slående är detta vid den eljest föga betydelsefulla Västkustbanan,[1] där järnvägens bakvända inverkan på de stationslösa socknarna framträder allra mest paradoxalt (med uppgång från 43,8 % före järnvägen till normalsiffran 50,0 % under byggnadsperioden och fall därifrån till 18,8 % under trafikperioden). — Motsatsen mellan de fyra äldsta stambanorna å ena sidan och Norra stambanan å den andra framträder också med full tydlighet; mellersta och södra Sveriges stambanor ha låga — »subnormala» — siffror före järnvägen, men höga under trafikperioden, och Norrlands tvärtom, hvilket uppenbarligen innebär, att dessa tabeller slående bekräfta den efter föregående metod konstaterade olikheten i utveckling för landets två olika delar ej blott under trafikperioden utan äfven under perioden före järnvägen.[2]

Sålunda ha resultaten fått en ny och en mycket kraftig bekräftelse. Emellertid finner man också utan svårighet olikheten mot den föregående metodens resultat. De mindre socknarna utan station väga så tungt i vågskålen att, då man håller sig till siffrorna för hela nätet, visa endast stationssocknarna en uppgång för trafikperioden jämförd med perioden före järnvägen. Gruppen samtliga järnvägssocknar visar en svag nedgång, hvil-

[1] Det bör noga märkas, att med Västkustbanan menas i hela detta kapitel endast dess *Hallands-del* eller närmare angifvet bandelen Engelholm—Göteborg. Det skånska statsbanenät, som officiellt inbegripes i namnet Västkustbanan, företer ett helt annat skaplynne; och på dess inverkan beror det, att järnvägsstatistikens uppgifter för Västkustbanans gods- och persontrafik, trafiktäthet i allmänhet samt ekonomiska läge visa betydligt gynnsammare resultat än de som här meddelas och än de som skulle framträda, om de skånska linjerna blefve utskilda. Jfr nedan 49.

[2] Jfr ofvan 21. Den normala siffran för perioden före järnvägen vore gifvetvis 50, ty då skulle uppgående och nedgående socknar hålla hvarandra stången. Som man ser äro siffrorna för de fyra äldsta stambanorna öfverallt lägre, men för Norra stambanan i de två första tabellerna högre, och det senare förhållandet äger i hufvudsak rum äfven för Västkustbanan, Bergslagsbanan och den ej speciellt redovisade Gäfle—Dala järnväg. Viktigast för den föreliggande undersökningen är emellertid, som redan ofta betonats, ej hvarje periods höjd för sig, utan *förhållandet* mellan perioderna och grupperna.

ket efter siffrorna borde tyda på att då alla här behandlade banor och alla järnvägssocknar tas med i beräkning, skulle järnvägarna ej ha medfört någon relativ förbättring för *hela* sitt närmaste område.

Äfven i andra afseenden ger denna undersökningsmetod mindre utpräglade resultat än den föregående. För öfverskådlighetens skull sammanföras här i en liten tabell resultaten efter de olika metoderna, hvarvid för länssumman halfva gruppen af de stillastående räknas som uppgående. Siffrorna gälla nätet som helhet.[1] (Se tab. 7 sid. 26.)

Som man ser äro siffrorna för socknarna öfver hela linjen ansenligt lägre än länssiffrorna, hvilket betyder att uppgången öfverhufvud — äfven före järnvägens tid — efter denna beräkningsmetod framträder svagare. Men trots denna genomgående olikhet mellan de två raderna är det inbördes förhållandet mellan siffrorna i allt väsentligt lika i bägge fallen. Hvad som är det rätta numeriska uttrycket för utvecklingen låter sig svårligen säga, men efter all sannolikhet ligger det mellan de två radernas siffror.

Tabellerna 4—6 ha emellertid ett intresse i och för sig genom sina siffror för de olika banorna. Starkast framträder utvecklingen för Östra stambanan; dess siffror äro (i tab. 4 och 5) de högsta för trafikperioden, men de lägsta för tiden före järnvägen — ännu ett exempel på att inflytandet är starkast, där den föregående tendensen till relativ folkökning är svagast. Äfven i jämförelse med byggnadsperioden är trafikperiodens ställning vackrast vid Östra stambanan; den sista perioden når högt öfver den närmast föregående hvad stationssocknarna beträffar och når nästan upp därtill för samtliga järnvägssocknar. Äfven Västra och Södra stambanorna förete synnerligen gynnsamma siffror — Västra stambanan delar med den Östra äran af en uppgång från byggnadsperioden till trafikperioden hvad stationssocknarna angår, medan Södra stambanans allmänna uppgång är mycket stark. I stället ligger Norra stambanans styrka uteslutande på byggnadsperiodens område, men är där öfverraskande kraftig. Slutligen visar Västkustbanan för trafikperioden mycket negativa siffror (stationssocknarnas utveckling under de tre perioderna var, som man ser: $56{,}8$—$59{,}4$—$43{,}7$), medan Bergslagsbanan och den här ej särskildt redovisade Gäfle—Dala järnväg visa den vanliga utvecklingen, ehuru ganska svagt markerad.

De två hittills använda metoderna lida dels, som redan anmärkt, af *motsatta* fel, men dels också af ett *gemensamt* ganska betydande fel, nämligen att alla fall af relativ uppgång resp. nedgång ansetts likvärdiga, d. v. s. att ingen hänsyn tagits till uppgångens eller nedgångens *omfång* i hvarje särskildt fall. Det vore onekligen af stort intresse att se hur stor den relativa uppgången i medeltal varit för hvar och en af de tre perioderna som en helhet och att sålunda erhålla ett exakt totaluttryck för periodernas inbördes förhållande. Men en smula eftertanke visar, att detta är förenadt med alltför stora svårigheter. Då den relativa utvecklingen i tabellbilagan är uttryckt genom förändringen i procenttalen för järnvägssocknarnas andel af länets landsbygd, skulle sådana slutsummor endast kunna erhållas genom

[1] Se s. 20 n. 1.

Tab. 7. **Antal länssummor och socknar med relativ folkökning**
(i procent af hela antalet).

| | Samtliga järnvägssocknar | | | Enbart stationssocknar | | | Enbart socknar utan station | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | perioden före järnvägen | byggnadsperioden | trafikperioden | perioden före järnvägen | byggnadsperioden | trafikperioden | perioden före järnvägen | byggnadsperioden | trafikperioden |
| Länssummor | 61 | 84½ | 69 | 63½ | 85½ | 74 | 48½ | 61½ | 25 |
| Socknar | 47,4 | 67,1 | 46,2 | 49,8 | 73,1 | 59,5 | 42,7 | 55,2 | 20,3 |

**Antal länssummor med starkare eller svagare relativ utveckling under olika perioder** (i procent af hela antalet).

Tab. 8.

| | Samtliga järnvägssocknar | | | Enbart stationssocknar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Hela nätet[1] | De fyra äldsta stambanorna | Norra stambanan[1] | Hela nätet[1] | De fyra äldsta stambanorna | Norra stambanan[1] |
| Starkare relativ ökning (resp. svagare minskning) *under tjugoårsperioden före järnvägen* än under trafikperioden % | 33 | 9 | 56 | 33 | 9 | 56 |
| Samma relativa ökning (resp. minskning) *under tjugoårsperioden före järnvägen* som under trafikperioden % | 2 | 5 | — | 2 | 5 | — |
| Svagare relativ ökning (resp. starkare minskning) *under tjugoårsperioden före järnvägen* än under trafikperioden % | 65 | 86 | 44 | 65 | 86 | 44 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Tab. 9.

| | Samtliga järnvägssocknar | | | Enbart stationssocknar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Hela nätet[1] | De fyra äldsta stambanorna | Norra stambanan[1] | Hela nätet[1] | De fyra äldsta stambanorna | Norra stambanan[1] |
| Starkare relativ ökning (resp. svagare minskning) *under byggnadsperioden* än under trafikperioden % | 63 | 52 | 72 | 56 | 38 | 72 |
| Samma relativa ökning (resp. minskning) *under byggnadsperioden* som under trafikperioden % | — | — | — | 4 | 5 | — |
| Svagare relativ ökning (resp. starkare minskning) *under byggnadsperioden* än under trafikperioden % | 37 | 48 | 28 | 40 | 57 | 28 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

[1] Se n:r 1 ss. 19 och 20.

att räkna ut medeltalet af det antal procent af sitt procenttal (sin andel i länets landsbygd) vid hvarje periods början, som de olika järnvägssocknesummorna till- eller aftagit under de tre perioderna. Ett exempel skall åskådliggöra detta. Enligt tabellbilagan har Västra stambanans stationssocknars andel (i procent) af Södermanlands läns landsbygd stigit på följande sätt: 16,3—16,3—16,6—19,5, alltså för de tre perioderna resp. 0, 0,3, 2,9. Detta motsvarar en *årlig* uppgång under de tre perioderna af resp. 0, 0,05, 0,07. Redan detta är ju ganska små tal. För Örebro län skulle motsvarande tal bli resp. 10,7, 12,4, 12,3, 15,4, motsvarande en *årlig* uppgång (resp. nedgång) af + 0,09, — 0,02, + 0,07. Men det är att märka, att de sista två sifferraderna för de två länen ej äro sinsemellan jämförliga, ty i förra fallet gällde det en ökning från 16,3 %, men i det senare fallet endast från 10,7 %. Alltså är det tydligt, att blott en uträkning af ökningen uttryckt i procent af det ursprungliga procenttalet (16,3, 10,7 o. s. v.) ger i minsta mån användbara siffror. Man skulle då komma att röra sig med så små tal, att resultatet blefve nästan värdelöst.

Däremot kan man på gröfre sätt belysa samma sak genom att undersöka det *antal fall*, efter länssummorna räknadt, då den relativa ökningen under en af ifrågavarande perioder varit större, resp. mindre än under en annan period. För en matematiskt exakt lösning af denna uppgift skulle visserligen erfordras samma invecklade och praktiskt oanvändbara metod som för den nyss afvisade uppgiften. Men man kan med obetingad fördel begagna sig af en mindre exakt metod, då det endast gäller att undersöka i hur många fall en period öfverträffar en annan, än då man vill erhålla ett gemensamt *mått* på utvecklingen under de olika perioderna, hvar och en tagen såsom en helhet. För att finna svaret på den uppställda frågan har därför helt enkelt siffran för ökningen, resp. minskningen i järnvägssocknarnas procenttal under hvarje period (i första exemplet här ofvan: ±0, +0,3, +2,9) dividerats med antalet år i perioden och de sålunda erhållna resultaten (i exemplet: ±0, +0,05, +0,07) jämförts med hvarandra. Det är visserligen ej osannolikt, att denna metod låter trafikperioden framstå i något för gynnsam dager, emedan denna period, som vi veta, i de flesta fall börjar med högre siffror för järnvägssocknarnas andel i länets landsbygd än de två föregående perioderna, hvadan alltså den här använda *absoluta* årliga ökningen i trafikperiodens procenttal ej ger rätta uttrycket för periodens utveckling, jämförd med dess två föregångare. Ehuru denna aberration ej betyder mycket, då den delas ut öfver en så lång tidsperiod som trafikperioden vanligen utgör, bör den ej alldeles förloras ur sikte.

Flera tabeller ha uppgjorts efter denna metod, och deras viktigaste resultat framgå af tabb. 8 och 9 på föregående sida.

Metodens brister äro, frånsedt den nyss anmärkta, ungefär de samma som vidlåda den tidigare bearbetningen af länssummorna (tabb. 1—3), och resultaten visa också i det stora hela en stark likhet med dem som framgå därur. Emellertid finner man, att tabb. 8 och 9 ge ett utslag, som i allmänhet är gynnsammare för järnvägarna än någon af de tidigare metoderna, hvilket med andra ord vill säga, att äfven i de fall, då t. ex. trafikperioden och

perioden före järnvägen *båda* visa uppgång, är uppgången för trafikperioden som regel den starkare af de två. Om man för att kunna anställa jämförelse mellan olika tabeller räknar halfva antalet stillastående till de uppgående, bli resultaten bl. a. följande. Tab. 8 visar, att i 66 % af antalet fall var för hela nätets samtliga järnvägssocknar trafikperiodens ökning starkare än periodens före järnvägen; medan tab. 1 visserligen sätter trafikperiodens uppgång till 69 % af antalet fall, men visar att i 61 fall af dessa 69 inträffade uppgång redan under perioden före järnvägen. Ännu mycket starkare framträder i tab. 8 uppgången för de fyra äldsta stambanorna under trafikperioden, i det ökningen i 88 $^1/_2$ % af fallen är starkare än före järnvägen — ett gynnsammare resultat än det som framgår af tab. 2, som sätter den relativa uppgången till 92$^1/_2$ % mot 45 % för perioden före järnvägen.

Tab. 9, som jämför trafikperioden med byggnadsperioden, afviker från tabb. 1—3 i en annan riktning. För samtliga järnvägssocknar är öfvervikten för byggnadsperioden synnerligen stark i tab. 9, nämligen 63 %, medan i tab. 1 förhållandet är 84$^1/_2$ % ökning för byggnadsperioden mot 69 % för trafikperioden. Den starkare öfvervikten i tab. 9 beror på Norra stambanan, medan de två perioderna (i tab. 9) nästan äro i jämvikt för de fyra äldsta stambanorna.

Mycket gynnsammare resultat för trafikperioden visa emellertid stationssocknarna, fortfarande enligt tab. 9, d. v. s. i jämförelse med byggnadsperioden. Det är här för nätet som helhet endast något öfver halfva antalet fall (56 %) som visa större ökning under byggnadsperioden än under trafikperioden; och går man till de fyra första stambanorna, finner man t. o. m. ett omvändt förhållande — här är det trafikperioden, som i 57 % af antalet fall visar större ökning än byggnadsperioden. Detta stämmer ganska väl med de tidigare tabellernas utseende, men är ett ganska enastående gynnsamt resultat.

Sålunda bekräftar äfven denna tredje metod de vunna resultaten. Metoden kan närmast anses lämna en korrektion af den tidigare bearbetningen af *länssummorna*, men öfverdrifver sannolikt i någon mån trafikperiodens betydelse. För öfrigt lider denna tredje metod af samma djupare liggande fel som den första och ger därför efter all sannolikhet äfven på denna grund ett alltför gynnsamt resultat. Om dess siffror vore lättare att jämföra med de öfriga metodernas, skulle de med fördel kunna införas i tab. 7 som ett uttryck för förändringens öfre gräns.

Till sist skola nu meddelas uppgifter för den *absoluta* folkökningen, resp. folkminskningen, och då först för *byggnadsperioden*. Socknarna fördela sig på följande sätt:

Tab. 10.

| | Samtliga järnvägssocknar | | Enbart stationssocknar | |
|---|---|---|---|---|
| | antal | procent | antal | procent |
| Absolut folkökning | 369 | 87 | 248 | 89 |
| » folkminskning | 53 | 13 | 30 | 11 |
| | 422 | 100 | 278 | 100 |

Absolut folkökning förete alltså 87 % af samtliga järnvägssocknar och 89 % af stationssocknarna. Men ej nog härmed. Af de socknar som visa nedgång tillhör mer än en tredjedel (20) Västkustbanans område. Ser man bort ifrån denna bana, blir resultatet alltså ännu mycket gynnsammare, i det 91 % af samtliga järnvägssocknar och 93 % af stationssocknarna förete folkökning under byggnadsperioden. Om utvecklingens homogenitet kan

Tab. 11. **Absolut årlig folkökning under byggnadsperioden.**

| Bana | Bandel | Byggnadsår | Årlig folkökning i ‰ |
|---|---|---|---|
| *Västra stambanan* | Stockholm—Töreboda | 1856—61 | + 11,3 |
| | Töreboda—Göteborg | 1856—60 | + 12,2 |
| *Södra stambanan* | Malmö—Hessleholm | 1856—60 | + 13,5 |
| | Hessleholm—Falköping | 1861—64 | + 22,5 |
| *Östra stambanan* | Katrineholm—Norrköping | 1863—65 | + 19,4 |
| | Norrköping—Nässjö | 1871—74 | + 15,5 |
| *Nordvästra stambanan* | Laxå—Kristinehamn | 1863—66 | + 16,8 |
| | Charlottenberg—Arvika | 1864—67 | + 16,7 |
| | Arvika—Kristinehamn | 1867—70 | + 2,4 |
| *Norra stambanan* (med Tvärbanan och Ofotenbanan) | Stockholm—Upsala | 1864—66 | + 25,0 |
| | Upsala—Krylbo | 1871—73 | + 16,5 |
| | Krylbo—Bollnäs | 1875—78 | + 18,2 |
| | Bollnäs—Ånge | 1877—81 | + 25,4 |
| | Torpshammar—Storlien | 1876—81 | + 21,6 |
| | Bräcke—Sollefteå | 1882—86 | + 30,2 |
| | Långsele—Vännäs | 1887—91 | + 23,3 |
| | Vännäs—Boden | 1891—93 | + 23,9 |
| | Luleå—Gellivare | 1885—91 | + 14,3 |
| | Gellivare—Riksgränsen | 1899—1902 | +110,5 |
| *Västkustbanan* | Engelholm—Halmstad | 1883—84 | + 4,7 |
| | Halmstad—Varberg | 1885—85 | + 2,0 |
| | Varberg—Göteborg | 1886—87 | + 6,3 |
| *Bergslagsbanan* | Falun—Kil | 1873—76 | + 8,8 |
| | Kil—Göteborg | 1874—79 | + 4,8 |
| *Gäfle—Dala järnväg* | Gäfle—Falun | 1856—60 | + 14,2 |

alltså intet tvifvel råda; ingen nämnvärd skillnad råder mellan stationssocknar och öfriga järnvägssocknar.

Hvad därnäst angår folkökningens *höjd* under byggnadsperioden ter den sig på det sätt tabellen nr 11 visar. Tabellen framställer den årliga

folkökningen på 1,000 invånare (»ökningstalet») under byggnadsperioden i summan af samtliga socknar omkring hvarje bandel.

Som man ser af denna tabell är det endast fem af dessa tjugofem tal som visa mindre årlig folkökning än 10 ‰, medan åtta — nära en tredjedel — komma öfver 20 ‰. Och hvad detta innebär visar en jämförelse med genomsnittsökningen för Sveriges landsbygd under 1800-talets senare hälft; ökningstalet var nämligen i detta fall (fortfarande i ‰):

| | |
|---|---|
| 1851—60 | + 9,0 |
| 1861—70 | + 5,7 |
| 1871—80 | + 6,5 |
| 1881—90 | + 0,26 |
| 1891—1900 | + 3,7 |

Genom tabellen får man ett intryck af Västkustbanans relativt ringa betydelse för Halland t. o. m. under byggnadsperioden; bandelen Varberg—Göteborg skulle ha företett folkminskning, om ej Örgryte socken, som i verkligheten är en förstad till Göteborg, kastat om förhållandet. Dock får man i detta fall ej glömma, att bananläggningen infaller under emigrationens högflodsperiod. Äfven på den sista af Nordvästra stambanans delar (Arvika—Kristinehamn) har emigrationen verkat, nämligen dess första stora anlopp i slutet af 1860-talet, då Värmland var det näst Småland och kanske Skåne hårdast drabbade landskapet.[1] Å andra sidan bör påpekas, att den rent enorma ökningen i Gellivare—Riksgränsbanans socknar (110,5 ‰ — motsvarande en folkmängdsfördubbling på föga mer än sex år) ej är att tillskrifva uteslutande denna nya banas anläggning, utan i lika hög grad den redan existerande Gellivare-banan; ökningen faller nämligen absolut till större delen på Gellivare socken, ehuru visserligen den andra af socknarna i fråga (Juckasjärvi) relativt — i förhållande till sin folkmängd — företer en ännu starkare ökning.

Den absoluta folkökningen under *trafikperioden* lämpar sig som förut sagts ej för en lika utförlig behandling, därför att perioden i de flesta fall sträcker sig öfver en lång tidrymd och sålunda trafikperioden för hvarje bana inom sig rymmer olika typer för befolkningsrörelsen. Bearbetade te sig siffrorna sålunda:

Tab. 12. **Antalet socknar med absolut folkökning under trafikperioden** (i procent af hela antalet).

| | Västra stambanan | Södra stambanan | Östra stambanan | Nordvästra stambanan | De fyra äldsta stambanorna | Norra stambanan | Hela nätet[2] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Samtliga järnvägssocknar... % | 55,3 | 53,4 | 61,1 | 30,8 | 52,8 | 86,9 | 56,6 |
| Enbart stationssocknar...... % | 85,7 | 70,4 | 73,9 | 40,0 | 71,7 | 91,4 | 69,8 |
| Enbart socknar utan station % | 30,8 | 26,1 | 38,5 | — | 28,7 | 66,7 | 31,3 |

[1] Se G. SUNDBÄRG *Bidrag till utvandringsfrågan, från befolkningsstatistisk synpunkt* (U. U. Å. 1884 och 1885, Ups. 1885—86) tabb. 47 A, 53.

[2] Se sid. 20, not 1.

De olika banorna lämpa sig ej rätt väl för inbördes jämförelse, emedan den allmänna befolkningsutvecklingen är så väsentligt olika i olika delar af landet och äfven under de olika tider perioden i de särskilda fallen omfattar. Sålunda tyda de gynnsamma siffrorna för Norra stambanan[1] alls ej på någon stark inverkan från järnvägarna i Norrland, såsom redan ofta påpekats; medan den ytterligt starka nedgången för Nordvästra stambanan till stor del beror på den starka emigrationen från Värmlands län.

Hufvudintresset knyter sig i stället till en jämförelse mellan de tre raderna för olika slag af socknar, hvarvid emellertid Norra stambanan lämpligast bör lämnas ur räkningen, emedan folkökningen där gäller hela landsdelen. Medan de uppgående socknarna i gruppen samtliga järnvägssocknar som regel hålla sig mellan 50 och 60 %, springer antalet i stationssocknarna upp till 70—85 %, men faller i stället för de stationslösa järnvägssocknarna till 25—40 % — Nordvästra stambanan har *ingen* stationslös socken, som företer folkökning.

Stationssocknarnas försteg är alltså undantagslöst. Däremot finner man af tabellen också, att utvecklingen icke ens hvad stationssocknarna beträffar är fullt homogen, utan att ett afsevärdt antal äfven af dem företer absolut folkminskning. Största homogeniteten företer Västra stambanan, där 85,7 % af socknarna vuxit i folkmängd, medan Södra och Östra stambanorna kunna uppvisa ökning endast för 70—74 %.

Ehuru enstaka punkter i den föregående statistiska analysen kanske varit svåra att följa, torde det nu vara fullt klart och undandraget alla rimliga tvifvel, att utvecklingen i stort sedt varit sådan den slagits fast i början af denna framställning. Afvikelserna ha som man ser varit få, knappast andra än sådana, som kunde förutsägas på grund af de olika undersökningsmetodernas beskaffenhet. Materialets ej ringa bristfällighet synes alltså ej ha utgjort något hinder för att uppnå ett i det stora hela enhetligt och otvetydigt resultat.

Frågan blir då: hvilka äro resultatens orsaker?

Det första resultatet af betydelse och det mest allmängiltiga af dem alla är, som nu många gånger blifvit visadt, *byggnadsperiodens* enastående starka uppgång. Hvarpå beror den?

Först kan konstateras, att den *icke* beror på uppkomsten af stationssamhällen, på en stadsbygd tillkommen inom den forna landsbygdens område. En af skillnaderna mellan utvecklingen under byggnadsperioden och under trafikperioden är just, att folkökningen i förra fallet är homogen, tämligen jämnt fördelad öfver alla järnvägssocknar. Därför finner man också under byggnadsperioden proportionsvis en mycket starkare utveckling än förr eller senare af järnvägssocknar, som *icke* äro (eller bli) stationssocknar; och att denna utveckling ej framträder ännu starkare än den gör, beror på att i denna grupp järnvägssocknar äfven medtagits sådana, som alls ej direkt

---

[1] Norr om Dalälfven finns det endast *en* järnvägssocken, hvars folkmängd minskats sedan trafiken öppnades (Mo socken i Västernorrlands län).

beröras af järnvägen.[1] Siffrorna för byggnadsperioden visa oss delvis banans inverkan *innan* den fått stationer.

Det kunde då ligga nära till hands att skrifva folkökningen på den stora kontingenten *järnvägsarbetares* räkning, och att dessa kunnat inverka på talen — direkt och äfven indirekt — är tänkbart; åtminstone är den absoluta folkökningen ej alltid så stor, att det på förhand kan afvisas öfver hela linjen. Emellertid ser man lätt, att detta inflytande ej kunnat vara det afgörande, äfven om järnvägsarbetarnas antal eljest hade räckt till härför och om de hade varit mantalsskrifna på arbetsorten, hvilket senare är mycket osannolikt.[2] Järnvägsarbetarnas inflytande skulle ha tagit sig det uttrycket, att folkökningen fått en i högsta grad ojämn och tillfällig karaktär, folkmängden skulle mellan två närliggande år ha kastats från en socken till en annan; och vidare skulle den absoluta folkökningen ej alls stått i förhållande till socknens folkmängd, ty någon anledning att använda flera järnvägsarbetare i en folkrik socken än i en mindre folkrik kan ej tänkas. Det verkliga förloppet står i den bestämdaste motsats till en sådan uppkonstruerad utveckling. Den höga folkmängdssiffran håller sig i alla socknar under hela byggnadsperioden, och alla områden visa sin vanliga befolkningskaraktär, endast ofantligt förbättrad.

Förklaringen måste alltså sökas på annat håll, och därvid bör det påpekas, att siffrorna i fråga noga taget ej gälla blott byggnadsperioden, utan i många fall delvis äfven *något eller några af de första trafikåren.* Såsom redan förut anmärkts har det nämligen ej varit möjligt att i statistiken dela sönder linjerna i alla de stycken, som öppnats hvart för sig, utan större bandelar ha måst tagas under ett, hvadan alltså för de först öppnade styckena inom en sådan bandel några trafikår — i flera fall tre och i enstaka fall t. o. m. fyra år — måst räknas till byggnadsperioden.

Detta torde knappast förminska undersökningens värde. Tvärtom visa siffrorna under sådana förhållanden kanske bättre än på något annat sätt järnvägslinjens inverkan under dess begynnelsestadium, då man just börjar njuta af det efterlängtade medlet till nya afsättningsmöjligheter och tillgångar, höjda fastighetsvärden och nya förbindelser med den materiella och andliga kulturens medelpunkter.[3] Hur en sådan situation befolkningsstatistiskt ter sig visa siffrorna för järnvägarnas byggnadsperiod.

---

[1] Se ofvan sid. 13.

[2] I 1856 års betänkande (33 ff.) framhåller NILS ERICSON i en synnerligen intressant framställning af arbetarfrågan vid järnvägsbyggena, att af de 3—4,000 arbetare som då sysselsattes vid Västra stambanan voro kanske blott 2—300 egentliga järnvägsarbetare med hem vid arbetsstationerna och ganska få skattskrifna utmed järnvägslinjen. Dessutom användes under denna första tid i betydlig utsträckning kommenderingar ur armén, som naturligtvis ej fingo sin kyrkoskrifningsort ändrad (jfr A. L. UGGLA i *S. J.* II 20 f.). Så olika förhållandena sedan dess blifvit, skulle det ej ha öfverensstämt med kyrkobokföringens allmänna karaktär hos oss, om denna ambulatoriska befolkning ens längre fram i större utsträckning upptagits i de församlingar, dit den hvarje gång öfvergått.

[3] Ett mycket slående danskt exempel på tomtvärdestegring såsom följd af en bananläggning innan ännu trafiken börjat meddelar S. BERTHELSEN *Jærnbanerne og Samfundet* (Nationaløkonomisk Tidsskrift 3 R., 14 Bd., 1906) 60 f. Ett område vid Slangerup-banan utanför København uppskattades före bananläggningen — förmodligen alltför högt — till 16,000 kr., men hade i mars 1905, långt innan trafiken börjat, mer än fyra gånger detta värde, nämligen omkring 70,000 kr.

Att det är *förhoppningen* om järnvägens verkningar som med en alldeles slående regelbundenhet framkallar folkökning omedelbart före och efter linjens öppnande synes sålunda tämligen uppenbart och bestyrkes ytterligare af att städerna i flera fall visa alldeles motsvarande utvecklingskurva. En kort antydan i denna riktning gjordes redan 1892 af n. v. förste aktuarien GUSTAV SUNDBÄRG, ehuru åtföljd af slutsatser som det ej är meningen att här upptaga.[1] Fenomenets märkliga allmängiltighet synes värd all uppmärksamhet, ehuru det visst icke är något för järnvägarna egendomligt, utan tvärtom har motstycken på det ekonomiska lifvets alla områden; särskildt måste öfverskattningen af framtiden alltid förbli ett hufvudmoment i tolkningen af de ekonomiska kriserna, huru dessa än för öfrigt må förklaras.

Det ligger emellertid ej i hvad som nu sagts angående järnvägsanläggningens dragningskraft på befolkningen, att järnvägens betydelse har öfverskattats; det sagda innebär endast, att förhoppningen om järnvägens verkningar är tillräcklig att locka många till bosättning i dess närhet, innan ännu några verkningar hunnit göra sig gällande. Huru banan verkat under själfva sin tillvaro visa åter siffrorna för *trafikperioden.*

Och att trafikperiodens siffror i det stora flertalet fall stå lägre än byggnadsperiodens, ha vi redan sett i tabell efter tabell. Till och med för stationssocknarna, som innesluta så många stora stationssamhällen, äger detta förhållande rum utom beträffande Västra och Östra stambanorna i tabell 5.

Det förefaller alltså på detta stadium af diskussionen som om man måste konstatera, att förhoppningen om en ny järnvägs inverkan vanligen spänts för högt. Emellertid är det flera faktorer som tjäna till att förrycka resultatet eller i alla händelser att öfverdrifva det.

Ty som redan sagts höra socknarna omkring alla andra banor än de som här behandlats till jämförelsens *andra* led, till hvad som ej är »järnvägssocknar», utan tvärtom det öfriga »länets landsbygd», som utgör järnvägssocknarnas motsats. Då nu de här behandlade banorna vanligen äro länens äldsta, kunde järnvägssocknarnas *relativt* svagare uppgång under trafikperioden förklaras af att äfven andra socknar nu bringas under inflytande af järnvägar — att de här behandlade järnvägssocknarna förlora den monopolställning de i trafikhänseende innehade under byggnadsperioden och de första trafikåren.

Och otvifvelaktigt bidrar detta förhållande till att accentuera motsatsen mellan de två perioderna. I ett landskap som Jämtland — hänvisadt till en enda bana såsom sin uteslutande trafikled — är t. ex. den relativa ökningen omkring Tvärbanan ännu starkare under trafikperioden än under byggnadsperioden. Men förhållandet är långt ifrån i stånd att ensamt förklara motsatsen, ty den föregående detaljerade analysen af siffermaterialet torde ha visat, att byggnadsperioden och trafikperioden alltigenom förete olika karaktär, och att byggnadsperiodens uppgång genom sin jämna fördelning öfver hela järnvägslinjen tydligt bär förhoppningens kännemärke. Det bör också ihågkommas, att de nytillkomna banornas inflytande delvis omärkligt kommer till synes i siffrorna för stambanornas socknar, nämligen såtillvida

[1] G. SUNDBÄRG *Jernvägarnes ekonomiska betydelse* (Jernbanebladet XIX, 1893) 16.

som de nya äro sidobanor, påverkande de socknar där de stöta till stambanorna; deras inverkan faller alltså ej uteslutande i den motsatta vågskålen. Siffrorna för de olika bandelarna tyda ej heller på att olikheten mellan byggnads- och trafikperioderna som regel är att tillskrifva inflytande från nya banor. I intet enda fall är motsatsen så utpräglad som beträffande Norra stambanan, vare sig man betraktar samtliga järnvägssocknar, enbart stationssocknar eller enbart stationslösa socknar; siffrorna (se tabb. 4—6) ställa sig i de tre grupperna för resp. byggnadsperiod och trafikperiod: 77,8—47,5, 81,5—53,1, 61,1—22,2. Men nu är det såsom bekant ingen del af Sverige som saknar grenbanor och enskilda banor i samma grad som Norrland. Å andra sidan tillhöra ej de banor, som visa *starkare* ökning under trafikperioden än under byggnadsperioden, sådana trakter där nya bananläggningar saknas; det är tvärtom stationssocknarna vid Västra och Östra stambanorna (tab. 5) som förete dessa gynnsamma resultat.

Man kan alltså ej komma ifrån det faktum, att i det stora flertalet fall uppsvinget ej håller sig på samma höjd under trafikperioden som vid tiden för banans öppnande.

Därmed är emellertid intet förklenligt sagdt om järnvägens inflytande. Tvärtom visar flertalet af de föregående tabellerna — nämligen alla utom tab. 4 — att äfven om alla banor och alla slag af järnvägssocknar sammanslås, är läget under trafikperioden gynnsammare än under tjugoårsperioden före järnvägen. Järnvägarna ha sålunda tämligen otvifvelaktigt visat sig verka till gagn för sitt närmaste område äfven då de mest ogynnsamma siffrorna medtagas.

Mycket värde har dock icke detta resultat på diskussionens nuvarande stadium, eftersom det betecknande för trafikperioden just är olikheten i utveckling för olika banor och olika slag af socknar. *Heterogenitet* i befolkningshänseende är ett hufvudresultat af järnvägstrafiken.

Trots hållplatser, sidospår och alla andra hjälpmedel ha *järnvägssocknarna utan station* som regel saknat förmåga att — såsom de tydligen hoppats[1] — draga nytta af järnvägslinjen. Men ej nog därmed; deras utveckling har i allmänhet under trafikperioden varit *sämre* än före järnvägens tid och sämre än den öfriga landsbygdens. Detta kan endast förklaras på ett sätt: stationssocknarna ha dragit till sig folkmängden från de öfriga socknarna omkring järnvägslinjen.

Förklaringen till detta fenomen är uppenbarligen att söka i järnvägarnas »stelhet» — enligt engelsk terminologi på ett annat område *rigidity* — deras oförmåga af att böjligt smyga sig efter förhållandena på hvarje särskild punkt inom ett område.[2] En sådan egenskap hos en ekonomisk faktor med den betydelse järnvägarna äga måste nödvändigt leda till, *ej* att utvecklingen går sin väg oberoende af järnvägarnas behof, utan att järnvägarna omskapa det ekonomiska tillståndet efter sitt behåte.

Det är icke otroligt att de svenska statsbanornas politik har sin del resultatet. Kungl. Järnvägsstyrelsen är nämligen ej mycket tillmötesgående

[1] Jfr hvad som sagts om Järlåsa socken ofvan 13.

[2] Jfr nedan 55.

emot anspråken på *lastplatser* och *sidospår* mellan stationerna utan önskar koncentrera trafiken vid själfva stationerna; och i betraktande af statsbanornas betydelse för gods-fjärrtrafiken är denna ståndpunkt ganska förklarlig. Den medför emellertid stora fordringar på dem som önska erhålla lastplatser, sålunda främst, att statens järnvägar ej få »drabbas af några kostnader för lastplatsens anläggning», hvilket sista uttryck äfven innesluter underhållet samt utgifterna för tillsyn, bevakning och signalering.[1] Hvad återigen beträffar *linjelastningen* — d. v. s. inlastning på vagnar, som stå på själfva hufvudspåret hvar som helst på banan — är den visserligen ägnad att mer än något annat trafiksystem låta banan komma hela sitt område till godo; men metoden förutsätter uppenbarligen en ganska ringa trafiktäthet på banan; och med nattågens tilltagande betydelse äfven i Norrland synes linjelastningen ställa sig allt svårare.

Till dessa förhållanden kommer slutligen, att äfven anläggningen af *nya stationer* sker ganska sparsamt på statsbanorna. Västra stambanan har för närvarande 52 stationer, hvaraf 12 anlagda sedan dess öppnande 1862, Södra stambanan har 39 stationer, hvaraf 11 nyanlagda, Östra stambanan 27, hvaraf 4 nya, och Nordvästra stambanan slutligen 25, hvaraf likaledes 4 anlagda sedan banans öppnande.[2]

Man kan alltså finna goda skäl för de stationslösa socknarnas påfallande relativa tillbakagång under trafikperioden.

Ej heller för stationssocknarna är emellertid uppgången fullt homogen, utan starkast för de socknar som innesluta större *stationssamhällen*. Vi stöta här på en synnerligen viktig egenskap hos de moderna kommunikationsmedlen — nära besläktad med den nyss påpekade — nämligen den att verka intermittent, att koncentrera sitt inflytande på ett mindre antal punkter och som följd däraf att befordra *befolkningsagglomerationen*, att skapa stadsbygd, hvarom mera i det följande.

Den frågan inställer sig då osökt: när alltså en stor del af järnvägssocknarnas uppgång beror på att befolkningen drages dit från andra socknar, sker järnvägsområdets vinst då helt och hållet på andra trakters bekostnad? Drar ej länet som helhet vinst af järnvägarna?

Frågan kan ej bindande besvaras med hjälp af det material som här samlats. Att de stationslösa järnvägssocknarna i det stora flertalet fall gjort förlust snarare än vinst på järnvägslinjen förefaller tämligen gifvet, men med afseende på den aflägsnare omgifningen är det omöjligt att komma till något säkert resultat, af det skäl att man ej kan veta hur den skulle ha utvecklat sig om järnvägarna ej funnits till. Dock kan man känna sig tämligen öfvertygad om att länet som helhet eller en större del däraf vanligen dragit nytta af en ny järnvägslinje, framför allt under dess första tid; särskildt

---

[1] Se två skrifvelser från Kungl. Järnvägsstyrelsen, intagna i Andra Kammarens Tillfälliga Utskotts (n:o 3) utl. 1907 n:o 6 (*Bih. t. Riksd. prot. 1907* VIII: 2: 2).

[2] UGGLA i *S. J.* II 41, 50, 58, 54. Till jämförelse må nämnas, att Bergslagsbanan, som är yngre än alla de nämnda stambanorna, har fått 19 nya stationer till de 40 som funnos vid dess öppnande 1878, däraf 12 under de sista sju åren (*Bergslagernas jernvägsaktiebolag 1872—1899*, Gbg 1900, 109 ff., jämfördt med stationsförteckningarna).

slående synes detta vara i Jämtland, såsom den nedan s. 47 meddelade statistiken antyder.[1] Och tänker man på landet som helhet, blir nyttan af järnvägen ännu sannolikare men också ännu omöjligare att bevisa med vederhäftiga siffror.

De intagna kartorna, särskildt den förra, synas ge en åskådlig bild af de resultat som texten anger, och någon vidare förklaring af deras utseende torde därför vara obehöflig.

Mycket af hvad som nu sagts om järnvägens attraktionsförmåga är i verkligheten ett bevis för dess inverkan på *omflyttningen*. Detta är dock ej så att förstå, som skulle järnvägarna sätta folk i stånd att flytta eller framkalla en lust att flytta, utan så, att järnvägarna genom de nya möjligheter de skapa eller väntas skapa draga folk till sin närmaste omgifning.

Det vore onekligen en uppgift af största intresse att studera sammanhanget mellan järnvägarna och den inre omflyttningen, i synnerhet som detta sammanhang är föremål för ganska delade meningar. Men materialet sviker här. Omflyttningssiffror för socknarna finnas öfver hufvud icke offentliggjorda, och årssiffrorna äro, i den mån de finnas till, sannolikt ej vidare pålitliga; en bearbetning af de otryckta, sannolikt värdefulla tioårssiffrorna — som ej lämpa sig särdeles väl för denna undersökning — skulle kräfva en mycket stor afhandling för sig själf.[2] Hvad åter städerna beträffar äro uppgifterna visserligen tryckta, men årssiffrorna äro i hög grad opålitliga, och tioårssiffrorna ge knappast något bidrag till belysning af järnvägarnas inflytande. Af dessa skäl har all självständig behandling af omflyttningsfrågan här lämnats å sido och all folkökning eller folkminskning tagits som en helhet. Emellertid är det utan vidare klart, att den allmänna uppgången under byggnadsperioden i hufvudsak måste bero på inflyttning, då nativiteten ej kan ändra sig så hastigt; och äfven eljest är en plötslig folkökning utan tvifvel vanligen att tillskrifva inflyttning. På den viktiga frågan *hvarifrån* denna inflyttning kommer kan däremot ej lämnas annat svar än det som framgår af nedgången i de stationslösa järnvägssocknarnas folkmängd — hvilka sålunda under trafikperioden otvifvelaktigt lämna en ansenlig kontingent af tillströmningen till stationssocknarna och framför allt stationssamhällena.

En ännu svårare fråga är järnvägarnas inverkan på *utvandringen*. Det har redan antydts, att järnvägarna åstadkomma omflyttning ej genom att skapa flyttningslust, utan genom att öppna nya möjligheter; och om detta är sant, har man ej anledning att vänta emigration såsom en följd af de nya kommunikationsmedlen. Den närmare analys som i det följande med-

[1] Folkmängden visar en ovanligt stark uppgång i flera län under byggnadsperioden och början af trafikperioden, då de inföllo under åren 1855—60, såsom förhållandet var med bl. a. Älfsborgs och Gäfleborgs län; men detta kan ej tillskrifvas järnvägarna, ty tioårsperioden före den första emigrationsperioden visar i de flesta län ovanligt ansenlig folkökning. Sålunda var den årliga folkökningen på Sveriges landsbygd under tioårsperioden 1856—65 10,3 ‰, medan närmast föregående femårsperiod (1851—55) företer siffran 8,0 ‰ och närmast efterföljande femårsperiod (1866—70) 0,76 ‰.

[2] Dr Theophil Anderssons afhandling *Den inre omflyttningen* (Malmö 1897) inskränker sig till socknarna endast i Norrland och för ett enda årtionde, 1881—90.

delas beträffande några begränsade områden[1] — järnvägssocknarna i Älfsborgs och Värmlands län — tyder ej heller på ett sådant resultat, utan tvärtom på en alldeles motsatt inverkan. Järnvägen utöfvar en dragningskraft, som inom järnvägsområdet åtminstone till en början till stor del neutraliserar eller öfvervinner utvandringens lockelse sådan denna gör sig gällande i länets öfriga delar — man skulle kunna säga, att en del af befolkningen flyttar till stationssocknarna i stället för till Amerika. Men de anförda exemplen äro visserligen alldeles för få att tillåta kategoriska eller allmängiltiga slutsatser, om sådana eljest vore tillåtliga beträffande en så invecklad företeelse som emigrationen.

Det återstår ännu att förklara ett af resultaten ur de föregående tabellerna, nämligen olikheten i utveckling för olika banor. För detta ändamål och för att öfver hufvud få en åskådlig och riktig bild af utvecklingen är det emellertid nödvändigt att upptaga och följa de olika linjerna hvar för sig, att lämna ett slags fortlöpande kommentar till tabellerna i bilaga 1. Detta är hvad som nu följer — icke såsom ersättning för ett studium af själfva tabellerna, utan som en komplettering däraf. I utvecklingen af tabellernas rader för »procent af länets landsbygd» har man vid första ögonkastet undersökningens omedelbara resultat, som i regeln ej upprepas här i texten.

## VÄSTRA STAMBANAN.

Siffrorna för *Stockholms län* äro i det hela föga användbara sådana de te sig i tabellens summor på grund af det alldeles förvillande inflytande som Stockholms närhet utöfvar på Brännkyrka socken. Emellertid märkes den starka absoluta och relativa folkökningen under byggnadsperioden, som sträcker sig öfver alla socknar utan undantag och som utgör 10,9 % på 6 år, mot knappt 3,4 % för landsbygden som helhet.

*Södermanlands län* lämnar däremot ett viktigt bidrag till belysning af järnvägens inflytande redan på grund af Västra stambanans ålder och dominerande ställning i länet.

En undersökning uppenbarar genast ett utprägladt exempel på det vanliga förhållandet mellan stationssocknar och öfriga socknar. Medan stationssocknarna visa fullständigt relativt stillastående före järnvägen, men en afsevärd relativ uppgång under trafikperioden, är förhållandet alldeles omvändt för icke-stationssocknarna: relativ uppgång före järnvägarna mot stark relativ nedgång under trafikperioden. Järnvägens tillkomst har alltså medfört en fullständig omkastning af förhållandena, men de nedgående socknarna utan station äro dock alltför betydelselösa att hindra att järnvägssocknarna som helhet stiga under trafikperioden.

Stationssocknarnas folkmängd har under trafikperioden vuxit med 45 % (på 44 år), medan länets landsbygd som helhet endast ökats med ungefär hälften (23 %). Om man från klumpsiffrorna öfvergår till de särskilda socknarna, visar det sig, att ökningen framför allt gäller tre socknar: Flen, hvars folkmängd nära tredubblats, Stora Malm, som mer än fördubblat sin befolk-

[1] Nedan 39 f., 44, 51 f.

ning, och Frustuna, som nästan fördubblat sin. Alla tre utmärkas af betydande stationssamhällen — respektive Flen, Katrineholm och Gnesta; och dessa stationssamhällens nuvarande folkmängdssiffra är ej mycket mindre än ökningen i de olika socknarna under trafikperioden.[1] Af de två socknar som därjämte utmärkas af relativ folkökning under trafikperioden står tillväxten i den ena (Hyltinge) utan tvifvel i samband med Sparreholms utveckling.

I Södermanlands län äro alltså stationssamhällena af afgörande betydelse för järnvägssocknarnas utveckling; järnvägens tendens att skapa stadsbygd framstår här synnerligen tydligt. Västra stambanan går genom en utpräglad jordbruksbygd och skogsbygd, långt ifrån länets städer och i hufvudsak utan förbindelse med dess dominerande metallindustri, men har i denna bygd lyckats skapa en rad viktiga medelpunkter för både boskapsskötsel, mejerihandtering och trävaruindustri, så att dess område som helhet befinner sig i mycket god uppgång.[2]

*Örebro län* erbjuder ej samma intresse som Södermanlands, därför att Västra stambanan hvarken i ålder eller läge intar någon behärskande ställning i länet. Den relativa uppgången för stationssocknarna är visserligen god, men proportionsvis ej starkare än före järnvägens tid, så att något inflytande från stambanan, skild från öfriga banor, svårligen låter sig leda i bevis. Stationssamhällenas betydelse för deras resp. socknar — Hallsberg för Hallsbergs och Kumla socknar samt Laxå för Bodarnes socken — är ej heller fullt klar, af det skäl att Hallsberg till ej ringa del är bebyggdt utanför municipalsamhällets fastställda område, hvadan dess verkliga folkmängd ej är bekant.

*Skaraborgs län* ger liksom Södermanlands möjlighet att bedöma järnvägens inflytande på en jordbruksbygd; men det är dock den skillnaden att industrin i den mån den förekommer i Skaraborgs län befinner sig i kontakt med stambanan, nämligen först trämasseindustrin i Mariestad och Vadsbo härad, vidare — ehuru det ej kommer till synes i sockenstatisti-

---

[1] Ehuru stationssamhällena behandlas för sig själfva längre fram, meddelas här siffrorna ill belysning:

| | |
|---|---|
| *Flens* sockens folkökning 1862—1905 | 1,473 |
| Flens municipalsamhälles folkmängd $^{31}/_{12}$ 1905 | 1,325 |
| Socknens folkökning utanför stationssamhället | + 148 |
| *Stora Malms* sockens folkökning 1862—1905 | 3,579 |
| Katrineholms municipalsamhälles folkmängd $^{31}/_{12}$ 1905 | 3,464 |
| Socknens folkökning utanför stationssamhället | + 115 |
| *Frustuna* sockens folkökning 1862—1905 | 1,330 |
| Gnesta municipalsamhälles folkmängd $^{31}/_{12}$ 1905 | 966 |
| Socknens folkökning utanför stationssamhället | + 364 |

Fullt exakta resultat äro omöjliga att uppnå, då man ej känner folkmängden före järnvägens tid på den plats där stationssamhället uppstått.

[2] De i denna afdelning förekommande uppgifterna om olika trakters och samhällens ekonomiska förhållanden bygga i hufvudsak på *Sveriges Handelskalender* (XXVIII, 1906, Sthlm 1906) jämförd med [K. Key-Åberg] *Sveriges industrikalender* (3:e uppl. Sthlm 1901) och K. Key-Åberg *Sveriges industri* (Ekonomisk Tidskrift I, 1899, 329—54, 388—408, 426—461).

ken — tändsticksindustrin i Tidaholm, som öfver två bibanor når stambanan i Stenstorp, och slutligen samt framför allt kalkbrytningen.[1]

I sockenstatistiken har länet måst delas i två bitar, därför att bandelen Göteborg—Töreboda öppnades redan 1856—59, medan fortsättningen från Töreboda norrut var det som sist blef färdigt af Västra stambanan. Det nordligare stycket består emellertid bara af tre socknar, och dess siffror behärskas af Töreboda station.

Mycket betydelsefullare är den södra delen, och dess utveckling är i hög grad karakteristisk. Under byggnadsperioden möter man en stark tillväxt i så godt som alla socknar och, anmärkningsvärdt nog, allra mest allmänt bland icke-stationssocknarna; men under trafikperioden är tillväxten alldeles inskränkt till stationssocknarna och motsvaras beträffande socknarna utan station af den mest afgörande nedgång. Denna utveckling för socknarna utan station är så utpräglad, att ett par siffror må anföras till belysning däraf. Före järnvägens tid visade 11 af de 22 socknarna utan station relativ uppgång och lika många relativ nedgång — alltså fullständig jämvikt; under byggnadsperioden visade däremot 16 relativ uppgång mot nedgång för blott 6 — alltså en alldeles öfvervägande uppgång; och slutligen förekom under trafikperioden relativ uppgång för 3, men nedgång för 19 — alltså nästan allmän nedgång. Detta resultat blir ännu mer slående, då man får veta, att två af de tre socknar som lyckats bibehålla sin uppgång under trafikperioden äro de två städerna Sköfdes och Falköpings starkt växande landsförsamlingar, hvadan alltså endast *en* af de 20 stationslösa rena landsbygdssocknarna visar relativ uppgång.

Hvad stationssocknarna beträffar är deras tillväxt främst att tillskrifva de två stationssamhällena Töreboda och Stenstorp, men är för öfrigt fördelad på de flesta socknar. Hur stark deras relativa ökning är kan man sluta däraf, att medan länets landsbygd som helhet visar nästan fullständigt stillastående under perioden 1861—1905 (ökningen är mindre än en procent på hela perioden af 45 år), är stationssocknarnas tillväxt under samma tid 28,7 %.

Äfven *Älfsborgs län* erbjuder från flera synpunkter intresse. Den stora historiska textilindustrin på landsbygden (koncentrerad särskildt i Marks härad och Väne härad) liksom nästan all annan industri i länet håller sig alldeles fjärran från stambanans område, som utgöres af Vätle och Kullings tämligen rena jordbrukshärader. Någon relativ folkökning borde då knappast vara att vänta för järnvägssocknarna, och ännu mindre borde det vara tal om någon absolut folkökning, ty länet som helhet hör till dem som lidit mest af emigrationen. Den tanken har till och med framkastats, att de ganska talrika järnvägarna i länet snarare bidragit att väcka folkets längtan efter att komma bort än att hålla det kvar.[2]

För denna fråga är det föreliggande materialet ganska belysande, såtillvida som trafikperioden för de tidigare stambanorna börjar före den första utvandringsperioden (1866—73) och alltså ger ett intryck af utvecklingen sådan den ter sig under inflytande af hela utvandringen. För Älfsborgs läns

[1] Se nedan 108.

[2] Af SUNDBÄRG i Jernbanebladet XIX 15.

landsbygd som helhet är resultatet af de sista 45 åren en folkminskning på nära 5 %.

Men häremot svarar för Västra stambanans stationssocknar en *folkökning* på 13,7 % och följaktligen en afsevärd ökning i relativ betydelse. Och järnvägens inverkan blir desto mera uppenbar då man ser, att samma socknar före järnvägens tid företedde en relativ nedgång, proportionsvis hälften så stark som den följande uppgången; af länets 8 stationssocknar visade 7 relativ nedgång före järnvägens tid, medan under trafikperioden blott 3 visa relativ nedgång och 5 visa uppgång. De öfriga järnvägssocknarna, socknarna utan station, visa noggrant motsatt utveckling, så att järnvägen äfven här kastat om förhållandena; men lika litet här som i föregående län kunna de små socknarna utan station förhindra, att järnvägssocknarna som helhet visa stark relativ uppgång.

Ökningen i stationssocknarna tillhör väsentligen tre socknar: Herrljunga, Lerum och Kullings-Sköfde. Af dessa kommer Herrljunga i alla afseenden främst (ökning 250 %), hvilket helt och hållet är att tillskrifva stationssamhället, som numera lär innehålla ungefär två tredjedelar af socknens folkmängd.[1]

Häraf kan man sluta, att befolkningsagglomerationen äfven i Älfsborgs län spelar hufvudrollen, men att området som helhet gått framåt i jämförelse med länet, något som är särskildt anmärkningsvärdt i betraktande af att alla i någon mån industriella områden ligga i den andra vågskålen. Något tecken till att järnvägens närmaste omgifning skulle ha påverkats till utflyttning visar alltså ej Västra stambanan, utan tvärtom motsatsen.[2] Längre fram skall äfven Bergslagsbanans inflytande i länet belysas.

Vid Västra stambanan återstår nu endast Göteborgs län, som är alldeles värdelöst för den föreliggande undersökningen, emedan de två socknar som beröras i verkligheten äro förstäder till Göteborg.

## SÖDRA STAMBANAN.

I större utsträckning än någon annan bana har Södra stambanan skapat stationssamhällen.

*Malmöhus län*, som står ojämförligt främst bland alla rikets län i både jordbruk och industri, borde erbjuda största intresset af dem alla med afseende på järnvägarnas inverkan. Men just järnvägsnätets enastående täthet gör en undersökning nära nog omöjlig, ty nästan inga af kommunikationer oberörda områden finnas till jämförelse med dem, som stå under järnvägarnas inverkan.

Med en viss öfverraskning finner man då en synnerligen stark också relativ inverkan från Södra stambanan, som är länets äldsta järnväg. Medan länets landsbygds folkmängd ökats med närmare $17^1/_2$ % 1861—1905,

---

[1] Enligt uppgift från orten. Alla officiella uppgifter saknas.

[2] Man torde ej häller kunna jäfva följande yttrande af landshöfdingen i länet, afgifvet mot slutet af den första emigrationsperioden: »Den gagnande inverkan som dessa järnvägsanläggningar (näml. Västra stambanan samt Borås—Herrljunga och Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägar) utöfvat på ortens näringslif är oberäknelig.» *H Älfsb. län* 1866—70 s. 10.

är folkökningen för järnvägssocknarna under samma tid 63 % och för stationssocknarna enbart icke mindre än $105^1/_2$ %; och ökningen motsvaras väl att märka af en icke obetydlig relativ nedgång under tjugoårsperioden före järnvägsanläggningen. Stambanans verkningar visa sig alltså med den största styrka trots tillvaron af en hel armé yngre järnvägar.

Folkmängdsfördubbling på mindre än 45 år kan på Sveriges landsbygd endast betyda en sak, nämligen befolkningsagglomeration, och denna är också enastående stark i detta fall. Af länets sex stationssocknar ha tre tillsammans fyra stationssamhällen — några af de största i Sverige — nämligen Eslöfs köping med dess nästan lika stora »förstad» Västra Sallerup (i Västra Sallerups socken), Arlöf (i Burlöfs socken) och Hör (i socknen af samma namn). Dessa nya samhällen äro gifvetvis anledningen till folkökningen i deras resp. socknar, och de tre återstående stationssocknarna visa ej starkare folkökning än landsbygden som helhet. Icke-stationssocknarnas summa visar som vanligt relativ nedgång, ehuru däri ingår den mycket starkt växande Lunds landsförsamling. I Malmöhus län är alltså stambanans påvisliga verkan inskränkt till uppkomsten af de väldiga stationssamhällena; dess öfriga inflytande försvinner för ögat i länets allmänna utveckling.

*Kristianstads län* har i tabellen delats itu, därför att ett uppehåll inträdde i byggnadsarbetet då banan nått Hessleholm. Länet hör till dem, hvilkas allmänna befolkningsutveckling är mycket otillfredsställande; landsbygdens befolkningssiffra är ej mycket högre 1905 än 1860 och lägre nu än 1864. Ehuru länets utveckling sålunda är mycket olik Malmöhus läns, visar järnvägen ungefär samma verkningar i de två länen, nämligen en stark relativ folkökning, egentligen beroende på uppkomsten af stationssamhällen. Bland dessa märkes framför allt Hessleholms stora köping (i Stoby och Vankifva socknar), fullständigt en skapelse af järnvägen; därtill komma de mycket mindre samhällena Sösdala (i Norra Mellby socken), Hästveda och Osby (i socknarna med samma namn). Sålunda ha fem af de sju stationssocknarna verkliga stationssamhällen, och endast en af socknarna visar icke relativ uppgång under trafikperioden. För den norra delen är emellertid folkökningen under byggnadsperioden ännu mycket starkare än under trafikperioden — den är i självfva verket något nästan enastående: 12 % på fyra år, mot 4,9 % för länets landsbygd som helhet, hvilket i sig själf är en stark uppgång.

Af de två Smålandslänen äger utvecklingen i *Kronobergs län* alltigenom samma prägel som i Kristianstads län. Stationssocknarnas uppgång beror äfven här i främsta rummet på stationssamhällena: Elmhult (i Stenbrohult socken), Alfvesta (i Aringsås) och Vislanda (i Vislanda); men uppmarschen är mycket homogen och står i påfallande motsats till förhållandet före järnvägens tid. Af järnvägens inverkan i länet får man ett godt intryck genom följande siffror.

*Stationssocknarna* förete:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| före järnvägen: | relativ | *uppgång* | 0 | socknar, | relativ | *nedgång* | 6 | socknar, |
| under byggnadsperioden: | » | » | 6 | » | » | » | 0 | » |
| under trafikperioden: | » | » | 5 | » | » | » | 1 | » |

I stället är utvecklingen för de *stationslösa socknarna:*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| före järnvägen | relativ *uppgång* | | 1 socken, | relativ *nedgång* | | 3 socknar, | |
| under byggnadsperioden: | » | » | 4 socknar, | » | » | 0 | » |
| under trafikperioden: | » | » | 0 » | » | » | 4 | » |

Medan uppgången under byggnadsperioden alltså är fullkomligt undantagslös, är den under trafikperioden inskränkt till stationssocknarna.

*Jönköpings län* skiljer sig från de föregående genom den ovanligt starka uppgången under trafikperioden, som här är starkare än under byggnadsperioden; men tillväxten är stark redan under perioden före järnvägsanläggningen. Stationssamhällena äro äfven här af stor vikt, främst naturligtvis Nässjö, men äfven Säfsjö (i Vallsjö och Norra Ljunga socknar) och Forserum (i Forserums socken), hvarvid emellertid är att märka, att Nässjö stora socken vuxit ansenligt äfven frånsedt stationssamhället.[1] Bland socknarna utan station är i enlighet med undersökningens principer äfven upptagen Hakarps socken; men dess ofantliga folkökning, som primärt beror af Huskvarna, kan ej sättas i något direkt samband med stambanan, ehuru tillvaron af lätta kommunikationer från Jönköping utan tvifvel har varit af betydelse för Huskvarnas industriella utveckling.[2]

Om det jämförelsevis lilla område af *Skaraborgs län* som Södra stambanan berör är blott att säga, att järnvägen knappast lyckats hejda den relativa tillbakagången af denna ofruktbara trakt. Den relativa nedgången visar sig allmänt redan under perioden före järnvägarna, men byggnadsperiodens verkan är så stark, att nedgången till och med här förbytes i en anmärkningsvärd relativ uppgång, som återfinnes i hvarje socken — hvarefter nedgången återinträder under trafikperioden. Om någon inverkan från järnvägen synes alltså, frånsedt byggnadsperioden, icke vara att tala.

## ÖSTRA STAMBANAN.

Af de i tabellerna 4—6 upptagna banorna finnes det ingen som i gynnsamma verkningar kan mäta sig med Östra stambanan, hvilken måttstock man än vill anlägga. Stationssocknarna visa bättre läge under trafikperioden än under byggnadsperioden; och om detta ej kan sägas beträffande socknarna utan station, så ha de i alla händelser vunnit på järnvägen, ty deras läge är bättre än före dess tid — ett ovanligt förhållande som vi sett. Utvecklingen är här från alla synpunkter i hög grad homogen, och stationssamhällena ha ej hufvudförtjänsten af uppgången.

Den obetydliga Sörmlandsdelen af Östra stambanan har i hufvudsak behandlats under Västra stambanan. *Östergötlands län* har måst delas i två

[1] Nässjö sockens folkökning 1865—1905 ........ 3,711
Nässjö municipalsamhälles folkmängd $^{31}/_{12}$ 1905 ........ 2,716
Socknens folkökning utanför municipalsamhället ........ + 995

[2] Däremot är Huskvarnas uppsving af äldre datum än brukets direkta järnvägsförbindelse, Jönköping—Gripenbergs järnväg, som dock tydligen haft ett ansenligt inflytande på ortens utveckling. 1871—80 var socknens årliga folkökning 39,8, men sprang redan i det följande årtiondet upp till 123,4. Järnvägsförbindelsen mellan Huskvarna och Jönköping öppnades därpå 1894; och mellan de två femårsperioderna 1891—95 och 1896—1900 blef den årliga folkökningen mer än fördubblad (från 128,2 till 287,0).

stycken på grund af det långa uppehållet i banbyggnaden. För bägge styckena påverkas resultatet i hög grad af Norrköpings förstäder, belägna inom Östra Eneby och Borgs socknar; särskildt gäller detta Östra Eneby, hvars folkmängd blifvit närmare fyrdubblad 1866—1905 och mer än tredubblad 1875—1905. Emellertid kan man ej anse järnvägen vara alldeles utan inflytande på dessa förstäders utveckling, ty bägge socknarna ha stationer.

Också om man ser bort ifrån Östra Eneby visar sig i norra delen en mycket stor ökning under trafikperioden, nämligen $42^1/_2$ % i ett som helhet nästan fullständigt stillastående län. Detta är att tillskrifva Kvillinge socken med dess järn- och textilindustri, grupperad omkring Grafversfors och Åby stationer.

Den södra delen är emellertid betydligt viktigare. Stationssocknarna visa här en stor ökning redan under byggnadsperioden; under den 31-åriga trafikperioden 1875—1905, då länets hela landsbygd visar en folkminskning af $1^1/_8$ %, är ökningen $32^1/_2$ % med bortseende från Östra Eneby (Borg torde kunna räknas med, då Linköpings förstad S:t Lars är medtagen bland icke-stationssocknar). De stationslösa järnvägssocknarna uppvisa absolut sedt stillastående och i förhållande till hela landsbygden alltså någon ökning. I stationssocknarnas ökning ha Mjölby och Boxholms municipalsamhällen en stor andel, men äro icke ensamt afgörande (Kullerstads socken synes vara mera påverkad af Pålsboda—Finspångs järnväg än af statsbanan).

I *Jönköpings län* är ökningen omkring Östra stambanan ännu större, nämligen under trafikperioden drygt 59 % i stationssocknarna, medan länets landsbygd som helhet ökats med knappt 4 %. Detta innebär en väldig relativ ökning, från 6,9 till 10,5 % af hela landsbygdens folkmängd, en ökning som — ovanligt nog — är proportionsvis större under trafikperioden än under byggnadsperioden och desto mer anmärkningsvärd som den motsvaras af relativ nedgång under tjugoårsperioden före järnvägen.

Det är endast tre socknar, som här äro afgörande, nämligen Säby, Norra Solberga och Nässjö, och de två senares framsteg är i högsta grad järnvägens verk, såsom lätteligen synes vid en jämförelse med socknar i tabellen, som vid järnvägens anläggning voro lika folkrika som de. Nässjö stationssamhälles betydelse för socknens utveckling är redan behandlad under Södra stambanan; i Säby socken är det Tranås köping och Tranås kvarns municipalsamhälle som representera största delen af folkökningen;[1] i Norra Solberga är det tydligen främst utvecklingen af tändsticksindustrin i Anneberg, som haft samma verkan. Alla dessa socknar och orter utmärkas af samma industriella skaplynne, nämligen träförädlingsverksamhet, särskildt snickeri- och tändsticksindustri.

## NORDVÄSTRA STAMBANAN.

Slutsiffrorna för *Örebro län*, som synas tyda på ett ansenligt inflytande från stambanan, äro i verkligheten missledande, utom möjligen för byggnadsperioden (1863—66). Ty frånsedt Bodarne (med Laxå bruks- och sta-

[1] Se nedan 64.

tionssamhälle), som behandlats under Västra stambanan, är det den kolossala Karlskoga socken med dess stora järnindustri som ger utslaget; och stambanan berör endast en liten flik däraf, medan järnverken (Bofors, Strömsnäs o. s. v.) så godt som alla äro beroende af Nora—Karlskoga järnvägs två linjer och endast ett af dem (Strömsnäs vid Degerfors) dessutom drar nytta af statsbanan.[1] Socknens utveckling kan därför med goda skäl tillskrifvas den enskilda järnvägen, men på sin höjd i andra rummet statsbanan.

*Värmlands län* har delats i tre stycken, efter begynnelseåren för bandelarna 1866, 1867 och 1870. Länet är som bekant ett af dem som lidit mest af utvandringen; det företer under trafikperioden en folkminskning på 8—10 %.

Af de tre delarna är den första väl liten att tillåta några slutsatser, och siffrorna äro för öfrigt föga värda på grund af en gränsreglering i Värmlandsdelen af Nysunds socken. Icke heller den andra delen är stor. Resultatet innebär där en ökning i stationssocknarna af 48 % på 38 år, samtidigt med att i länets landsbygd som helhet folkmängden *aftagit* med nära 10 %; den relativa ökningen är således ofantlig. Detta resultat beror emellertid hufvudsakligast på Arvika köping, som är en egen församling och hvars folkmängd blifvit ej långt ifrån tredubblad under trafikperioden. Äfven Eda socken med de två stationerna Åmot och Charlottenberg visar emellertid en ansenlig absolut och således ännu större relativ tillväxt.

Viktigast är emellertid den tredje (mellersta) delen, Arvika—Kristinehamn. Särskildt anmärkningsvärd är här utvecklingen mellan de tre första kolumnerna. Under tjugoårsperioden före järnvägsanläggningen växte folkmängden i länets landsbygd alldeles ofantligt, medan järnvägssocknarnas andel sjönk betydligt. Men då man hunnit till 1866, tiden för den första stora utvandringen likaväl som för bananläggningen, blir förhållandet absolut omkastadt: länet som helhet går tillbaka, men dessa socknars andel tilltar ansenligt. Järnvägens inverkan är här alldeles slående; den har uppenbarligen i stort sedt hållit emigrationen borta från dessa trakter, och antagandet om en tendens hos järnvägen att befordra emigrationen synes ha fått en ny vederläggning. — Äfven under självfva trafikperioden är den relativa utvecklingen af järnvägssocknarna ansenlig; men återigen är det Arvika köping som spelar hufvudrollen jämte Grafva socken, hvars starka folkökning ej är så alldeles lätt förklarlig, men knappast är att i första rummet tillskrifva stambanan, eftersom dess förnämsta industricentrum, Forshaga, ligger långt ifrån statsbanelinjen. Flera andra socknar (särskildt Brunskog, Ölme, Väse och Frykerud) visa en folkminskning som är betydligt större än medeltalet för länets landsbygd.

Utmärkande för Nordvästra stambanan är att den i ovanligt liten grad har skapat stationssamhällen. Utom Arvika äro egentligen endast att nämna Kil, Åmot och Charlottenberg, som alla höra till Sveriges mindre municipalsamhällen. Därmed sammanhänger, att de stationslösa socknarna äro i relativt gynnsammare läge än vanligen är fallet, i det trafikperioden visar bättre siffror än perioden före järnvägen (se tab. 6).

---

[1] Jfr nedan 99 f.

## NORRA STAMBANAN.

Med Norra stambanan kommer undersökningen in på ett område med delvis alldeles motsatt karaktär mot de fyra äldsta stambanornas. Ännu tydligare skulle motsatsen ha framträdt om gränsen dragits vid Dalälfven eller efter den svenska järnvägsstatistikens vanliga uppdelning i banor norr och söder om Storvik. Men det har ej ansetts lämpligt att frångå den hittills använda metoden att behandla hvar bana som en helhet för sig, och de förut meddelade tabellerna visa, hur skarpt motsatsen kommer fram trots det delvis störande inflytandet från några af Svealänen. Stark relativ uppgång under byggnadsperioden, men sämre relativ ställning under trafikperioden än under perioden före järnvägen är det redan ofta framhållna läget i Norrland, taget som en helhet. Detta innebär att trakterna omkring stambanan *ej* fått ett försteg framför det öfriga landet, hvad Norrland beträffar. Och det bör ej öfverraska, ty stambanan är dragen inne i landet, medan det område som framför allt utvecklats är kustregionen. Följaktligen skulle bilden här och där ha förändrats afsevärdt — men visserligen icke blifvit pålitligare — om bibanorna ned till kusten medtagits; om man åter stället för att jämföra stambanans socknar med hela länet hade jämfört deim med socknarna i *skogsregionen*, är det gifvet, att resultatet skulle ha visat sig gynnsammare och på samma gång i viss mån mera lärorikt. Huru härmed må vara är det klart, att Norrlands utveckling — med två undantag af yttersta vikt, som behandlas i det följande — icke i första hand sammanhänger med järnvägarna.

Detta helt naturligt af det skäl, att trävaruindustrin särskildt på sina mera primitiva stadier framför allt är beroende af vattenkommunikationer och äger dem i enastående grad i Norrland. Svårförklarligt är emellertid, att Norra stambanans stationssocknar, i synnerhet enligt tab. 3, visa en så stark relativ uppgång *före* järnvägens tid. Detta synes tyda på att trävaruindustrin — hvars första stora uppblomstring just tillhör årtiondena före järnvägsanläggningen — i början var lokaliserad ett stycke uppe i landet, men sedan dragits ned till kusten; möjligen lades sågarna till en början i närheten af skogarna, men kunde ej följa med, då man måste ta sin tillflykt till skogen högre upp i landet, utan flyttades då ner till kusten.

Norrlands allmänna befolkningskaraktär är också som bekant alldeles olik södra och mellersta Sveriges. Stor och allmän folkökning träder i stället för det öfriga Sveriges stationära landtbefolkning, och stationssamhällena ha ej längre tillnärmelsevis den andel i folkökningen som vi hittills kunnat iakttaga. Socknarna äro ojämförligt större än i Svealand och Götaland och växa ju längre norrut man kommer; järnvägslinjens trängre område kan därför ej längre frånskiljas, och de allra flesta järnvägssocknar äro stationssocknar, detta trots att afståndet mellan stationerna blir större och större.

Lika litet som vid Västra stambanan lönar det sig att spilla många ord på Stockholms län. Resultatet är nämligen alldeles uppenbart en följd af tillväxten i de socknar som omge Stockholm och ej af järnvägsanläggningen;

något som tillräckligt tydligt framgår af att Solna sockens *ökning* 1867—1905 ensam är nästan lika stor som samtliga järnvägssocknars *folkmängd* då banan öppnades.

I *Upsala län* kan man däremot konstatera, att stambanan icke medfört något slags folkökning, utan att dess järnvägssocknar — trots uppgång före järnvägsanläggningen — tvärtom visa genomgående nedgång, medan länets landsbygd i medeltal under trafikperioden gått ansenligt framåt. Detta är lätt förklarligt i betraktande af att länets industri (sågverk och järnverk) tillhör en helt annan del af länet; men det måste konstateras, att statsbanelinjen ej lyckats framkalla några nya industrier i sin omedelbara närhet. Huruvida banan bidragit till jordbrukets uppryckning är svårare att säga.

Både *Västmanlands* och *Kopparbergs län* stå i hufvudsak utanför statsbanornas inflytande; det är andra banor som där ha den afgörande vikten. De få socknar som beröras af stambanan kunna då ej tillåta några slutsatser. I Västmanland är det egentligen endast två socknar som visa starkare ökning, den ena inneslutande Heby stationssamhälle; i medeltal är järnvägssocknarnas utveckling relativt svagare än före järnvägens tid. Liknande är förhållandet i Kopparbergs län, ehuru Krylbo stationssamhälle här är af betydelse.

Med *Gäfleborgs län* är Norrlands gräns uppnådd.

Upp till Bollnäs förete järnvägssocknarna visserligen en stor absolut folkökning (36 % på 27 år), men trots detta mindre än länets medeltal (40 %) och relativt mycket mindre än före järnvägens tid, då dessa socknar utvecklades betydligt hastigare än länet som helhet. Stambanans omgifningar sakna visst icke industriella anläggningar (t. ex. Storviks sulfitfabrik och Ockelboverken), men i det stora hela ligger tyngdpunkten af både trävaru- och järnindustrin utanför dess område, och förekomsten af en god jordbrukssocken — såsom Hanebo anses vara[1] — kan aldrig motväga industrins attraktionsförmåga. Ofvansjö sockens folkökning synes i främsta rummet böra tillskrifvas Storviks bruks- och stationssamhälle (Hammarby).[2]

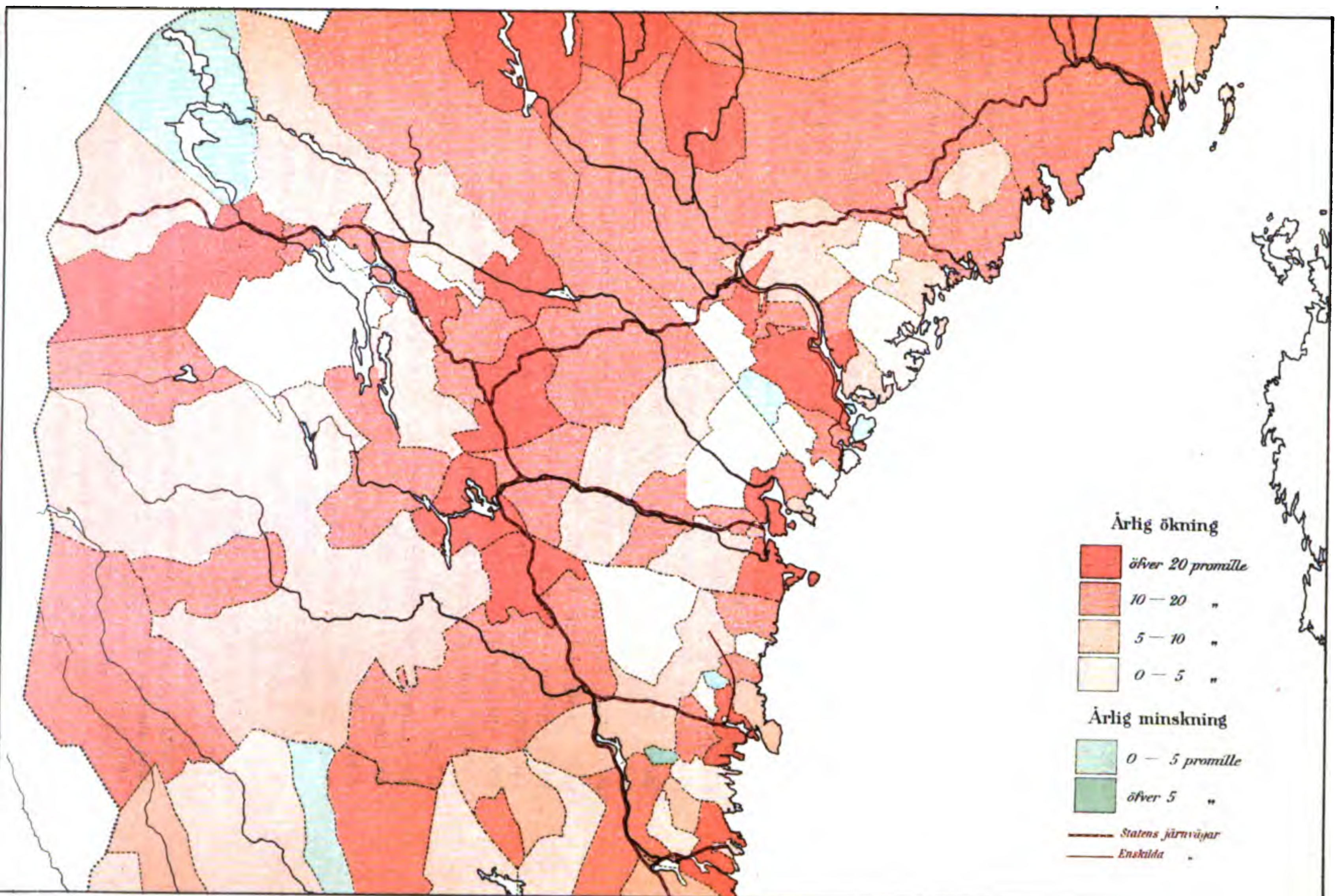
Vid Bollnäs kommer emellertid banan upp till Ljusnan, och därmed börjar dess afgörande inflytande för Hälsinglands industri, som till stor del är koncentrerad omkring älfven och järnvägslinjen. Stambanans betydelse är här slående och visar sig — som vanligt — framför allt i en mycket stark relativ ökning under byggnadsperioden; hela länets utveckling är stark, men järnvägssocknarnas ändå mycket starkare. I hur pass liten grad socknarnas folkökning i dessa trakter beror af de större stationssamhällenas uppkomst kan man få en antydan om genom jämförelse mellan sockenfolk-

[1] Enligt upplysningar från orten. De något äldre svaren till *Norrlandskomitén* angående jordbruket (III 231 f., 250) äro ej lika gynnsamma. Från Kilafors afgår (enligt 1904 års godsslagsstatistik tab. 3) 611 ton hö och halm.

[2] Storvik är icke municipalsamhälle, hvadan alla officiella folkmängdsuppgifter saknas. Med användning af E. Arosenius' siffra för ortens folkmängd 1900 (i Statistisk tidskrift, 1903, 108) får utvecklingen följande utseende:

| | |
|---|---|
| Ofvansjö sockens folkökning 1879—1900 | 1,547 |
| Storviks folkmängd 1900 | 1,589 |
| Minskning i socknen frånsedt Storvik | 42 |

## Folkökningen på Jämtlands landsbygd 1866–1905
(efter socknar)




Fotolit Gen. Stab. Lit Anst. Stockh.

mängdens tillväxt under trafikperioden och stationssamhällenas nuvarande folkmängd. Så var t. ex.:

| | |
|---|---|
| Bollnäs sockens folkökning 1882—1905 | 5,028 |
| Bollnäs municipalsamhälles (köpings) folkmängd 1905 | 983 |
| Ökning i socknen frånsedt municipalsamhället | 4,045 |

och

| | |
|---|---|
| Ljusdals sockens folkökning 1882—1905 | 4,081 |
| Ljusdals municipalsamhälles folkmängd 1905 | 1,662 |
| Ökning i socknen frånsedt municipalsamhället | 2,419 |

Och därvid är att märka, att bägge dessa orter voro befolkningscentra långt före järnvägens tid, så att den öfriga socknens ökning i verkligheten är större än dessa siffror antyda — fastän *hur* mycket större är omöjligt att säga.

Bollnäs och Ljusdal utmärka sig under 1880-talet för en inflyttning som är betydligt större än länsmedeltalet och som utgör förklaringen till deras stora folkökning.[1]

Vi öfvergå nu till *Jämtlands län* för att sedan i ett sammanhang uppta Västernorrlands läns olika delar till behandling.

Det finns icke i Sveriges rike något län hvars utveckling till den grad är beroende af en enda bana som Jämtlands. Och detta är mycket naturligt. Ett typiskt inlandslän utan de vattenkommunikationer, som de stora älfvarna tillåta i nästan alla andra norrländska landskap, och synnerligen klent försedt med äldre landkommunikationer, är Jämtland för sin förbindelse med kulturen i allt väsentligt beroende af sin enda järnväg, den norrländska Tvärbanan med stambanans fortsättning norrut. Man har sålunda här ett af dessa ganska ovanliga exempel på inverkan från en enda faktor i utvecklingen.

Järnvägens verkningar voro också ögonblickliga. Byggnadsarbetet började 1875, 1878—82 öppnades Tvärbanan och 1883—86 Norra stambanan till Sollefteå. Detta är länets och staden Östersunds årliga folkökning under olika perioder:

| | Länets landsbygd | Östersund |
|---|---|---|
| 1851—60 | 826,8 | 67,9 |
| 1861—70 | 902,4 | 22,1 |
| 1871—75 | 988,0 | 70,6 |
| *1876—80* | *1,416,6* | *156,8* |
| *1881—85* | *1,515,4* | *378,2* |
| 1886—90 | 1,355,2 | 117,6 |
| 1891—1900 | 940,3 | 153,3 |
| 1901—05 | 282,6 | 85,0 |

För länets landsbygd och för dess enda stad är utvecklingen alldeles densamma, nämligen en stor och plötslig folkökning i midten af 1870-talet,

[1] Inflyttningsöfverskottet 1881—90 var i årligt medeltal: i Gäfleborgs läns landsbygd 261,4 ‰, i Bollnäs socken 303,9 ‰ och i Ljusdals socken 380,8 ‰ (enligt tabellerna till Theophil Andersson a. st.).

fortsatt under de tio år som förflöto tills alla linjerna voro öppnade (1876—85) — inom parentes en depressionsperiod som få i Sveriges allmänna utveckling.[1] Ingen följande period visar en så stor folkökning som detta decennium af »dåliga» år — den sista femårsperioden utmärkes af relativt stillastående.

Sådan var alltså inverkan på länet som helhet. Ser man sedan på Tvärbanans järnvägssocknar, blir resultatet ännu mera slående, nämligen hvad stationssocknarna beträffar. Deras utveckling före järnvägsanläggningen innebar en stark relativ minskning, men denna förbytes under anläggningsperioden i en ännu starkare relativ uppgång; och hvad som är mest anmärkningsvärdt, denna relativa uppgång blir ännu betydligt starkare under den 24-åriga trafikperioden — detta sista i utpräglad motsats till länet som helhet. Medan folkmängden i länets landsbygd 1881—1905 ökats med 30 %, var ökningen i Tvärbanans stationssocknar öfver 56 % — alltså ej långt ifrån det dubbla. Resultatet beror här icke på några enstaka socknar, utan är nästan genomgående, omfattande både ett genuint landtbruksområde såsom Rödöns socken, och trävarudistrikt som just genom banans inflytande vuxit upp utefter nästan hela dess längd.[2] Äfven agglomererade industri- och stationssamhällen ha här uppstått, nämligen Bräcke och Hjärpen (i Mörsils socken); men hur jämförelsevis litet deras tillvaro betyder för den allmänna folkökningen framgår af att deras hela sammanlagda folkmängd endast är omkring 2,000, medan folkökningen som helhet är 9,000—10,500. Norrländska Tvärbanan är ett af de jämförelsevis få exemplen i vårt land på att en järnväg kastats ut i ett nästan obrukadt land och skapat en industri, ja, delvis t. o. m. landtbruk.

Bräcke—Sollefteådelen af Norra stambanan visar ej fullt så slående verkningar, men äfven här är järnvägens inflytande betydligt både under byggnadsperioden och senare.

I kustlänen är förhållandet ett annat; där är det alls icke järnvägen, utan den vid älfvarna och deras utlopp lokaliserade trävaruindustrin som i första hand påverkar orternas utveckling. Hvad till en början *Västernorrlands län* beträffar, är det i tabellerna sönderdeladt på fyra olika bansträckor, men ingen af dessa delar företer någon genomgående påvisbar inverkan från järnvägen. Däremot märkas Ånge stationssamhälle, Alby fabrikssamhälle och Sollefteå köping, som alla — fastän i olika grad — påverkats af banan. Ej heller för *Västerbottens län* kan någon inverkan uppvisas; banan är här inne i skogsregionen, hvars utveckling ej på minsta sätt kan täfla med kustregionens. I Vännäs har emellertid uppstått ett litet stationssamhälle.

Endast *Norrbottens län* återstår nu. Själfva stambanans inverkan är här mer än tvifvelaktig, men så mycket väldigare har Luleå—Ofotenbanan revolutionerat förhållandena. Vi ha här det enda exemplet i Sverige på

---

[1] Till belysning häraf må det vara nog att erinra om året 1879, som företer den starkaste kriskaraktären i hela vår ekonomiska historia, och vidare om den därpå följande depressionsperioden, betecknad genom protektionismens uppkomst och lämpligen afgränsad genom ekonomiska komitén, tillsatt i slutet af 1886 »för afgifvande af förslag till åtgärder i syfte att upphjälpa den ekonomiska ställningen i landet».

[2] Jfr nedan 105 f.

en verkligt amerikansk utveckling; men då den i hufvudsak knyter sig till en enda industri och till Gellivare och Kiruna samhällen, torde behandlingen lämpligen kunna uppskjutas.

## VÄSTKUSTBANAN.

För Västkustbanan upptas blott linjen från Engelholm norrut, ty i de skånska länen äro ju en mängd järnvägar äldre än de statsbanelinjer, som sammanfattas i namnet Västkustbanan.[1] Det är ett hopplöst företag att med den här använda metoden försöka reda ut de olika skånska banornas inverkan — med undantag af Södra stambanan; det skånska järnvägsnätet kan endast betraktas som en helhet, och på dess räkning kan man visserligen utan tvekan skrifva en betydlig del af Skånes starka utveckling under det sista halfseklet, men kan däremot knappast uppvisa dessa verkningar på vetenskapligt bindande sätt.

De få upptagna socknarna i Kristianstads län tyda ej på någon inverkan från banan. Helt annat borde förhållandet vara i Halland, hvars ojämförligt viktigaste bana Västkustbanan är. I verkligheten är emellertid inverkan äfven här föga märkbar.[2] Hvad beträffar den sydliga delen Engelholm—Halmstad är det här endast en socken som visar uppgång, nämligen Snöstorp, och denna socken har ingen station på statsbanan, endast på Halmstad—Nässjö järnväg. Lika litet är något inflytande att spåra på den nordliga delen Varberg—Göteborg, utan den starka nedgång som socknarna i fråga visa före järnvägsanläggningen fortgår i medeltal oförminskad därefter. Endast banans mellersta del Halmstad—Varberg visar afvikelse från denna bedröfliga bild; den relativa uppgången i järnvägssocknarna är här i stort sedt god. Hufvudrollen bland stationssocknarna spela Harplinge, Getinge och Slöinge, alla utmärkta af stenhuggeri, men också af kvarnindustri och mejeridrift.

Orsakerna till denna ringa inverkan från en bana, som borde kunna vara en pulsåder för länet och förbinda det med viktiga afsättningsorter i både norr och söder, få kanske sökas i att den viktigaste industrin är stenhuggeriet, hvars produkter svårligen kunna tåla nämnvärd järnvägstransport och i regeln utskeppas tämligen direkt från brytningsorten. Hallands län har under de sista två årtiondena blifvit ett af de främsta i emigrationshänseende; dess landsbygd visar som helhet en mycket litet uppmuntrande befolkningsutveckling — folkminskningen under den 20-åriga trafikperioden är omkring 5 % — och järnvägssocknarna utgöra intet undantag. Västkustbanan — hela tiden frånsedt linjerna söder om Engelholm — har också en ganska anspråkslös godstrafik och får väl anses ha sin hufvudvikt i den genomgående persontrafiken. Den kan nog för öfrigt anses såsom ett godt exempel på det icke alltför sällsynta eller underliga, men däremot alltför ofta förbisedda slag af järnvägslinjer, hvilkas betydelse ligger i att förmedla

[1] Jfr ofvan 24 n. 1.
[2] Jfr ofvan tabb. 4—6 och 11.

förbindelsen mellan sina ändpunkter eller mellan andra banor, men som äro utan större betydelse för de trakter hvarigenom de passera.[1]

## BERGSLAGSBANAN.

I sin norra del hör Bergslagsbanan till de järnvägslinjer, hvilkas inverkan är mest uppenbar — något som är ganska egendomligt i betraktande af att den ej är den äldsta banan i de län den berör.

Starkast framträder banans betydelse sannolikt i *Kopparbergs län*. Länet hör som bekant till de växande; dess landsbygd visar ansenlig folkökning under alla de perioder här är fråga om. Järnvägssocknarnas och i synnerhet stationssocknarnas uppgång är emellertid ojämförligt större än länets som helhet. Efter att ha vuxit ungefär i jämbredd med det öfriga länet före järnvägsanläggningen (1851—1872) springa stationssocknarna upp från 11,9 till 12,7 % af landsbygdens folkmängd under själfva järnvägsanläggningen (1873—1876) och fortsätta i samma tempo under trafikperioden, nämligen från 12,7 till 17,6 % 1877—1905. Medan befolkningen i länets landsbygd som helhet under denna sista period växte med 19 %, var ökningen i stationssocknarna 65 %. Däremot visa järnvägssocknarna utan station på Bergslagsbanan mycket svagare ökning under både byggnads- och trafikperioden än förut, ehuru den viktiga Falu landsförsamling hör till dem.

Till Bergslagsbanans stationssocknar höra framför allt de tre ytterst betydelsefulla socknarna Stora Tuna, Ludvika och Grangärde. De två förstnämnda visa under den 29-åriga trafikperioden en folkökning af resp. 110 och 82 %, medan Grangärdes folkökning är oförklarligt låg (endast 28 %). Socknarna omfatta mellersta Sveriges utan jämförelse största gruffält, nämligen — i Grangärde socken — Grängesbergsfälten, hvilkas malmbrytning numera (1905) utgör 39 % af hela bergslagens,[2] vidare — i Stora Tuna socken — Domnarfvets stora järnverk samt slutligen de två betydelsefulla stationssamhällena Borlänge köping (i Stora Tuna) och Ludvika municipalsamhälle (i socknen med samma namn). Och det anmärkningsvärda är att alla dessa orter i viss mån kunna anses som järnvägarnas frukt; åtminstone äro de alla yngre än järnvägarna och i hög grad beroende af dem. Domnarfvets järnverk började drifvas i midten af 1870-talet, alldeles samtidigt med att Bergslagsbanans nordligaste del öppnades för trafik, medan Grängesbergsfältens blomstringstid börjar först under 1880-talets sista år. Slutligen har Ludvika en stor betydelse som järnvägsknut och mötespunkt för Bergslagsbanan, den kort förut öppnade, viktiga Frövi—Ludvikabanan och slutligen

[1] Något liknande torde kunna sägas om den sista maskan i Nils Ericsons järnvägsnät, Örebro—Krylbobanan i dess nyanlagda del Frövi—Krylbo. Denna bana har en viktig uppgift såsom förmedlare af trafiken mellan Norrland å ena sidan och å den andra dels bergslagen, dels mellersta och södra Sveriges jordbruksområden, hvarvid särskildt bör märkas dess betydelse för den väldiga tomvagnstransporten till Norrland (framför allt till dess träkolsdistrikt); men banans betydelse för öfre Närkes ekonomiska lif måste anses mycket obetydlig (se t. ex. siffrorna för trafiken vid stationerna n:ris 261—269 i *L a* 1905 tabb. 17 o. 19). Det förefaller ej osannolikt, att Inlandsbanans norra del (efter Kungl. Järnvägsstyrelsens förslag 1907) i stora delar kan komma att höra till samma järnvägskategori.

[2] *C* 1905 tab. 1.

Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägs nyligen (1900—1903) öppnade linje bortom Engelsberg. I en följande afdelning skall jag också visa i hur hög grad Kopparbergs läns järnindustri bygger på järnvägarna och då närmast på Bergslagsbanan; här kan man alltså verkligen utan tvekan tala om ett tydligt och — hvad mera är — ingalunda aftagande inflytande från järnvägen.

Annorlunda ställer sig saken för de två följande länen. *Örebro län* företer en utveckling som vi redan mött på icke få ställen: svag nedgång före järnvägarnas tid, våldsam uppgång under byggnadsperioden och stillastående under trafikperioden — allt i jämförelse med länets allmänna befolkningsutveckling, som emellertid för den sista perioden likaledes betecknas af nära nog stillastående. Detta torde kunna anses som ett kraftigt exempel på sådana områden, där järnvägar *ej* lyckats medföra några framsteg. Ty dessa socknar ha icke mindre än två stora, bredspåriga banor, i det Frövi—Ludvikabanan löper alldeles parallellt med Bergslagsbanan; järnindustrin, lokaliserad i Högfors, Ställdalen, Bredsjö, Sikfors och Hällefors, är där af gammalt datum och drager uppenbarligen nytta af banan;[1] men med undantag af Hällefors socken går trakten trots allt ej framåt.

*Värmlands läns* allmänna befolkningsutveckling är ännu mycket mera nedslående; den innebär nämligen hvad landsbygden angår en ansenlig folkminskning sedan den första stora utvandringsperioden. Och för den första af de delar hvari tabellen splittrar länet (socknarna norr om Kils station) är folkminskningen i järnvägssocknarna under trafikperioden t. o. m. ännu större än i länet som helhet (resp. 12 och 10 %); den gäller alla socknar endast med undantag af Kroppa, hvars ansenliga järnindustri icke kan sättas i samband med Bergslagsbanan, ehuru möjligen med Mora—Vänerns järnväg; järnvägsknuten Herrhult, som befinner sig i denna socken, har ej framkallat något slags stationssamhälle.

Hvad sedan beträffar Värmlands läns södra del förete stationssocknarna absolut uppgång, och då länets landsbygd som helhet visar ansenlig nedgång, blir alltså den relativa uppgången ganska betydande. Fem af de sex stationssocknarna ha utvecklat sig gynnsammare än länet som helhet; men att stationssocknarnas summa visar absolut folkökning måste uteslutande tillskrifvas att Säffle köping (i By socken) inräknats ibland dem.[2] Och detta är såtillvida missledande som Säffle ej är ett af järnvägen skapadt samhälle, ty det erhöll köpingsprivilegiet några månader innan banan öppnades. Från-

---

[1] Högfors bruk har en 6 km lång bredspårig grenbana ned till Hörks station (J. HYBERG *Kalender för Sveriges bergshandtering 1906*, Gbg 1905, 123). Alla de nämnda järnverken sända betydliga kvantiteter järn och stål på Bergslagsbanan — Bredsjö och Hällefors hvardera öfver 10,000 ton 1905 — tydligen i hufvudsak till Göteborg, samtidigt med att de mottaga malm (från stationer på banan), träkol (från andra banor öfver Bergslagsbanan) och stenkol (från Göteborg). Se Bergslagsbanans trafikredogörelse — i det följ. cit. *B:sB.* — 1905 tab. 11, jämförd med tab. 14.

[2] Säffle köping hade enligt köpingsprivilegierna $^{7}/_{3}$ 1879 något af åren därförut 453 invånare; eftersom invånarantalet $^{31}/_{12}$ 1905 var 1,731 har ökningen alltså utgjort 1,278. Detta svarar öfverraskande väl mot hela By sockens folkökning 1880—1905, som var 1,290, och är alltså ganska afsevärdt mera än stationssocknarnas samlade folkökning under samma period: 1105.

sedt köpingen — hvars starka folkökning emellertid med ganska stor sannolikhet torde kunna tillskrifvas Bergslagsbanan — skulle stationssocknarna förete en svag absolut minskning och en ungefär lika svag relativ ökning. Bland de industriföretag som här synas kunna sättas i samband med järnvägen märkes främst Liljedals stora glasbruk i Eds socken med afsättning bl. a. på Göteborg,[1] hvilket dock är mycket äldre än järnvägen.[2]

Det är egendomligt, att *Älfsborgs län*, hvars landsbygds befolkningsutveckling under emigrationens inverkan är mera regressiv än kanske något annat läns, visar (relativt) mycket gynnsamma resultat hvad järnvägssocknarna beträffar — omkring både Västra stambanan och Bergslagsbanan. Hvad den senare beträffar, är ökningen under trafikperioden i stationssocknarna 3 %, medan länets landsbygd som helhet under samma tid företer en folkminskning på $11^1/_4$ %, och stationssocknarnas relativa ökning är under trafikperioden en och en half till två och en half gånger så stor som före järnvägens tid samt äfven — hvad som är mera anmärkningsvärdt — som under järnvägsbyggnadsperioden. Studerar man hvarje socken för sig, framgår det visserligen, att de aftagande socknarna äro ungefär lika talrika som de tilltagande, att Trollhättan — där hela socknen kan sägas utgöra ett municipalsamhälle — med sitt höga invånarantal och sin stora folkökning (61 % under trafikperioden) i första hand är afgörande härvid samt att utan Trollhättan stationssocknarna skulle visa en svag absolut folkminskning. Men äfven Trollhättan förutan skulle den relativa uppgången vara ansenlig; särskildt märkas de två socknarna Vassända-Naglum och Nödinge med en folkökning af resp. 57 och 109 % — med afseende på den senare obetingadt att tillskrifva Surte stora glasbruk.[3] Banans inverkan i detta län är slutligen märklig äfven af det skäl att den ej har tagit sig uttryck i skapande af stationssamhällen, med undantag af Mellerud (i Holms socken).

Siffrorna för Göteborgs län äro gifvetvis utan värde.

## GÄFLE—DALA JÄRNVÄG.

Befolkningsutvecklingen i de fyra socknar af Gäfleborgs län som beröras af denna järnväg kan skildras i få ord, ej därför att den är så betydelselös, utan tvärtom därför att den är så uppenbar. Under den 45-åriga trafikperioden 1861—1905 (Gäfle—Dala järnväg är som bekant Sveriges första afslutade bana) har Gäfleborgs läns landsbygd att uppvisa den ofantliga folkökningen af 66 %; men de fyra järnvägssocknarnas folkökning är ej långt ifrån dubbelt så stor, nämligen 118 %, och följaktligen har deras andel i landsbygdens folkmängd vuxit med 4,5 %, från 14,7 % till 19,2 %. En sådan utveckling kan ingen af de undersökta banorna förete motstycke till.

---

[1] *B:sB.* 1905 tab. 11 jämförd med tab. 14 (Segmons station).

[2] K. Key-Åberg *Arbetsstatistisk studie öfver glasindustrien i Sverige* (Skrifter utg. af Lorénska stiftelsen 17, Sthlm 1899) 7.

[3] Trollhättan påverkar emellertid sannolikt också Vassända-Naglums socken, som innefattar dess »förstad» Strömslund.

I första hand beror detta gifvetvis på att banan går genom ett af Sveriges förnämsta industridistrikt, som i ovanlig grad förenar järn- och trävaruproduktion; och järnvägens inflytande förefaller mer slående än det är äfven af det skäl, att Sveriges sågverksindustri i stort sedt ej går mycket längre tillbaka än till 1850-talet. Gäfle—Dala järnväg får dessutom hela förtjänsten af en industri, som delvis är alldeles oberoende af denna bana; särskildt gäller detta den ytterst viktiga Valbo socken, där Bomhus (med Korsnäs sågverk), Harnäs, Mackmyra m. fl. industricentra ligga alldeles utanför dess område. Trots alla dessa reservationer förefaller det emellertid uppenbart, att banans verkningar äro af afgörande betydelse, då vid dess stationer uppstått sådana järnbruk och brukssamhällen som Sandviken (med 6,074 inv. 1900), Forsbacka (1,752 inv. 1900) och Hofors (1,858 inv. samma år). Sandviken, som är ett af Sveriges största järnverk, anlades några år efter banans öppnande, och de båda andra bruken, som äga gamla traditioner, ha uppblomstrat först under trafikperioden.[1]

Kopparbergs län uppvisar endast två stationssocknar, bägge med väldig folkökning (114 % under trafikperioden mot 31 % för länets landsbygd som helhet), men alltför få för att tillåta vidtgående slutsatser, i synnerhet som den större af de två socknarna står under inflytande af många olika faktorer.

[1] Se nedan 97 ff.

## *ANDRA KAPITLET.*

## STATIONSSAMHÄLLENA OCH INDUSTRIEN PÅ LANDSBYGDEN.

Den undersökning som gjorts i det föregående har åsyftat att visa järnvägens inflytande på själfva landsbygden. Men gränsen mellan land och stad hör till statistikens mera godtyckliga indelningar, och den i internationell statistik godtagna terminologin, som identifierar en stad med en kommun eller — något bättre — en ort med minst 2,000 invånare, är ej mera värd än en afgränsning vid ungefär hvilken annan numerisk punkt som helst — olikheten ligger naturligtvis icke i folktalet i och för sig, allra minst då det skiljes från arealen. Hvad Sverige angår, innebär gränsen mellan land och stad en uppdelning efter förvaltningsområden mera än efter områdenas ekonomiska karaktär. Det är också redan nu klart, att järnvägens inverkan till stor del har medfört uppkomst af stadsbygd inom hvad som juridiskt sedt fortfarande är landsbygd. Den frågan ligger emellertid nära till hands: hur stor del af den ökning, som förut konstaterats såsom ett resultat af järnvägarna, har kommit den *verkliga* landsbygden till godo? Men frågan kan knappast besvaras, redan af det skäl att ordet landsbygd kan tas i många betydelser. Också om man ägde folkmängdsuppgifter för hvarje by, ja hvarje gård, skulle problemet ej vara löst, ty det måste alltid bli mer eller mindre godtyckligt när man vill anse folkmängden i en by så sammanträngd eller så stor, att den bör räknas till stadsbygden.[1]

Uppställer man för sig däremot den frågan, hur stor del af folkökningen faller på jordbruksnäringen och hur stor del på industrin, så är ett svar visst icke omöjligt att lämna. Huruledes de olika yrkesgrupperna i Sverige vuxit under de sista femtio åren kan visserligen icke fullt exakt angifvas, och ännu mindre låter det uppvisa sig för så små områden som järnvägssocknarna. Men hela den föregående framställningen ger tillräckligt tydligt vid handen, att i de allra flesta fall, då en folkökning ägt rum på grund af järnvägen, har denna ökning haft till närmaste orsak en *industrialisering* af området i fråga. Det kan alltså knappast betviflas, att järnvägens förnämsta

---

[1] P. Meuriot *Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine* (Paris 1898), kap. 2, lämnar en god kritik af de olika uppställda kriterierna på skillnaden mellan stad och land. Hans apologi för att han icke själf uppdrar en bättre gräns än föregångarna är emellertid mycket olycklig, ty den går ut på att de små agglomererade samhällenas tillväxt är så obetydlig, att det ej betyder mycket, till hvilkendera sidan man räknar dem (57 f.). Som den föreliggande framställningen visar, är det just dessa små samhällens utveckling, som i Sverige är af det största intresset och som därför hos oss förtjänar att i första rummet studeras. Huruvida man räknar dem till stad eller land kan däremot visserligen vara mindre viktigt, om man blott ordentligt definierar sina begrepp och framför allt ej glömmer bort denna gränsgrupps tillvaro och betydelse. Lämpligast är nog i många fall att hålla sig till den officiella indelningen, hvars godtycklighet åtminstone hvilar på en historisk differens.

inverkan på landsbygden har varit att där framkalla industri. Detta utgör den närmaste anledningen till att järnvägens mest påtagliga resultat är uppkomsten af stationssamhällen.

Redan förut har i förbigående anmärkts, att denna järnvägens tendens att skapa agglomererade samhällen eller stadsbygd djupare sedt beror på ett säreget drag hos de moderna kommunikationsmedlen, särskildt järnvägarna, nämligen deras brist på böjlighet. En järnvägs inverkan är obevekligt bunden vid den fastlagda linjen och kan ej ens — som vi redan till fullo erfarit — utstråla från hela denna sammanhängande linje, utan i allmänhet endast från stationer samt, i långt mindre grad, från lastplatser och hållplatser. Men ej nog därmed. Den oerhörda minskningen i sådana fraktkostnader som bero af de moderna kommunikationsmedlen motsvaras alls ej af någon kostnadsminskning för axeltransport, utan tvärtom af en synnerligen ansenlig fördyring däraf; och följden blir då oundgängligt den, att de nya kommunikationsmedlen i första rummet komma stationerna och deras närmaste omgifning till godo samt att dessa begränsade områden få ett stort försteg framför det öfriga landet. Med någon öfverdrift skulle man kunna säga, att endast själfva stationsområdena — ordet taget i vidsträckt bemärkelse — fullt stå i de moderna kommunikationernas tecken, medan det öfriga landet alltmer närmar sig äldre tiders ekonomiska regim ju längre det kommer ifrån järnvägen. De ekonomiska förhållanden som ännu i dag äro rådande t. ex. i Härjedalen förete sannolikt på flera områden stora likheter med 1500-talets näringslif.

Resultatet blir då, att befolkningen koncentreras på de små områden, som i kommunikationshänseende afvika så fundamentalt från det öfriga landet; och sålunda öfvergår landsbygden omkring stationerna omärkligt till stadsbygd.[1]

Den naturliga följden af de nya landkommunikationerna borde då ha blifvit uppkomsten af nya städer, och i verkligheten har detta nog också blifvit förhållandet i vårt land. Men flera omständigheter af administrativ och kameral natur ha medfört, att de nya samhällena ej rättsligen förvandlats till städer; förvaltningsområden i den egendomliga mellanformen »städer under landsrätt» skapas ej längre, och upprättandet af rådsturätter i små samhällen har naturligt nog ej heller ansetts önskvärdt. Under den femtioårsperiod som järnvägstrafiken omfattar har Sverige därför ej erhållit mer än sex nya städer (Oskarshamn, Trelleborg, Motala, Skellefteå, Lysekil och Örnsköldsvik), och ingen af dessa kan på något sätt anses som en skapelse af järnvägarna. De verkligt nya orter som uppstått ha däremot i bästa fall upphöjts till rang af köpingar, såsom förhållandet är med många stationssamhällen i egentligaste mening, t. ex. Eslöf, Hessleholm, Hörby, Elmhult, Töreboda, Grästorp, Vara, Borlänge och Bollnäs.[2] Men ej alltid

---

[1] Se om detta och hithörande frågor HECKSCHER *a. st.* 296, 298.

[2] Sedan föreliggande framställning redan sett dagen i *S. J.*, ha de stadsliknande samhällena gjorts till föremål för en ingående behandling från förvaltningssynpunkt af prof. R. KJELLÉN, i uppsatsen *En öfvergångsformation inom den svenska lokalförvaltningen* (Statsvetenskaplig tidskrift X, 1907, 7—30).

har man varit fullt lycklig i valet af de orter, som förlänats med köpingsprivilegier,[1] och därtill kommer att större samhällen numera ofta icke tro sig ha något gagn af att blifva köpingar, utan hellre koncentrera sin energi på de hittills aldrig framgångsrika försöken att med ens erhålla stadsprivilegier. Detta är exempelvis fallet med Katrineholm och Nässjö, som båda äro större än det största af de uppräknade köpingarna-stationssamhällena; Nässjö erhöll redan 1890 köpingsprivilegier på vissa villkor, som skulle uppfyllas inom tio år, men har ej ansett det mödan lönt att begagna sig häraf.[2] Med flera lysande undantag — Limhamn, Tidaholm, Sundbyberg, Arvika, Djursholm och några af de förut uppräknade stationssamhällena samt från början af 1907 Huskvarna och Avesta — har förhållandet därför blifvit det egendomliga, att Sveriges större »köpingsliknande» samhällen ej äro att finna bland köpingarna, hvilka i stället innefatta gamla historiska orter som nu ha förlorat all stadskaraktär, t. ex. Kristianopel (105 inv. 1905), Pataholm (109 inv. 1905) och Mörbylånga (193 inv. 1906).

Det stora flertalet af de nya samhällena är därför antingen municipalsamhällen eller också i fullständig saknad af all egen förvaltning och självstyrelse. Municipalsamhällenas självstyrelse omfattar tillämpningen af de stadgar för städerna, som förklarats gällande inom deras område, nämligen ordnings-, byggnads-, brand- och hälsovårdsstadgarna eller någon af dem.[3] Sveriges municipalsamhällen äro 142 till antalet, fyra och en half gånger så många som köpingarna. Till dem höra bland annat flera af de viktigaste förstadssamhällena (Liljeholmen, Hagalund, Hufvudsta, Gårda, Lunden, Sofielund o. s. v.), vidare också en ståtlig rad af våra viktigaste stationssamhällen i egentlig mening, bland andra Katrineholm, Flen, Mjölby, Nässjö, Forserum, Säfsjö, Arlöf, Käflinge, Hör, Svedala, Klippan, Hallsberg, Ludvika, Krylbo, Ljusdal, Boden; och slutligen har man stundom af någon oförklarlig anledning gjort till municipalsamhällen »förstäderna» till vissa köpingar, t. ex. Västra Sallerup, som i verkligheten bildar ett samhälle i förening med köpingen Eslöf, och Tranås kvarn, som står i samma förhållande till köpingen Tranås.

Äfven stora industricentra finnas bland municipalsamhällena i afsevärdt antal — bland andra Boxholm, Lomma, Bjuf, Höganäs, Oskarsström, Skönsmon, Skönsberg — men det är påfallande, att många af våra allra viktigaste industriorter höra till de samhällen, som alldeles sakna självsty-

[1] Så hade t. ex. Grästorp, som varit köping sedan $^1/_1$ 1900, ännu $^{31}/_{12}$ 1906 endast 508 inv.

[2] K. Br. $^{17}/_{10}$ 1890, tryckt hos H. ROSMAN *Kungl. bref och förordningar rörande svenska köpingar* (Civildepartementet XLIII. Sthlm 1904) n:o 299. Från handlingarna i denna samling ha hämtats flera upplysningar angående orter som erhållit köpingsprivilegier.

[3] Här åsyftas på intet sätt en juridisk formulering af de oklara gränserna mellan städer, köpingar, municipalsamhällen och vanliga landskommuner; såsom texten visar motsvaras dessa olika kategorier ej af någon social olikhet. I textens siffra för municipalsamhällena (som gäller läget den 1 april 1907) ingår — i enlighet med vanliga språkbruket, men i strid med KJELLÉNS definition (17 f.) — äfven Höganäs, Grebbestad och Fjällbacka, där de samhällen som äro underkastade stadsstadgarna utgöra en hel kommun (socken), ej såsom i öfriga fall blott en kommundel; däremot inräknas naturligtvis ej sådana orter som (enligt Statistisk tidskrift 1906 s. 163) af K. Maj:t uttryckligen förklarats ej vara municipalsamhällen.

relse, t. ex. Motala verkstad, Domnarfvet, Skutskär, Bomhus, Sandviken, Malmberget, Kiruna — hvar och en med en befolkning på minst mellan 3,000 och 7,000 invånare. Egendomligast äro kanske förhållandena i Kiruna, ty detta samhälle på 6,404 invånare år 1906 (större än flertalet af Sveriges städer[1]) är ej blott i saknad af självstyrelse, utan har dessutom tills helt nyligen saknat så godt som allt inflytande i sin socken, hvars angelägenheter afgjorts i Vittangi, beläget omkring 8 mil på en nästan ofarbar vinterväg ifrån Kiruna.[2] Orsaken till att just fabrikssamhällena framför andra äro i saknad af städernas ordningsföreskrifter, trots tillvaron inom dem af ofta ganska oroliga element, måste sökas i förtroendet till att brukens och fabrikernas ägare ha vilja och förmåga att öfvervaka ordningens upprätthållande. Om också detta förtroende som regel kan anses befogadt, medför anordningen en ytterligare förstärkning af det beroende, hvari sådana samhällen komma till ledaren af ett enda företag.[3]

Af dessa skäl är det mycket svårt att vinna en ordentlig öfverblick öfver Sveriges stadsliknande samhällen, och officiella befolkningsuppgifter finnas endast för köpingar och municipalsamhällen — för de senare äro de sista uppgifterna (gällande den 31 dec. 1905) äfven de första som framträda med officiell auktoritet, insamlade af Statistiska centralbyrån på begäran af Konstitutionsutskottet vid 1906 års riksdag.[4] Öfriga agglomererade orters folkmängd är i allmänhet endast känd genom den bearbetning, som underkastats materialet från 1900 års folkräkning i Statistisk tidskrift för 1903,[5] och det är i flera fall svårt att veta hvilket område dessa siffror omfatta, hvartill numera kommer den betydligt viktigare bristen, att siffrorna till stor del äro föråldrade.

Det material som sålunda finns att tillgå har emellertid sammanförts i en tabellbilaga (bilaga 2). Såsom närmare framgår af bilagan äro där i mån af tillgång på uppgifter upptagna alla stads- eller köpingsliknande orter, hvilkas utveckling kan antagas vara i någon nämnvärd grad påverkad af deras järnvägsförbindelse, och orterna ha ordnats under de olika banor till hvilka de höra. På detta sätt erhåller man ett supplement till de föregående socknetabellerna för hufvudbanorna.

Såsom framgår af hvad som redan sagts äro i bilagan upptagna ej allenast stationssamhällen i trängre mening, d. v. s. samhällen som uppstått i

---

[1] Endast 41 af Sveriges 94 städer hade 1906 mer än 6,000 invånare.

[2] Folkmängdsuppgift enligt mantalslängden för $^{31}/_{12}$ 1906, benäget meddelad af stationsinspektoren S. M. Håkansson. Siffran innefattar 101 personer boende vid Tuollavare. — Jfr interpellation i Andra kammaren $^{5}/_{4}$ 1907 och civilministerns svar därpå $^{17}/_{4}$ med därpå följande debatt (*A. k. prot. 1907* N:o 30 3 ff.). Interpellantens siffra (»omkring 8,000 personer») är som man ser mycket öfverdrifven.

[3] Jfr nedan 80 f.

[4] För köpingar som bilda egna kommuner finnas senare folkmängdssiffror i Statistiska centralbyråns summariska uppgift angående folkmängden $^{31}/_{12}$ 1906, som utkommit under detta arbetes tryckning; och dessa siffror ha användts öfverallt där så bekvämligen kunnat ske (ej i första kapitlet, af det skäl, att de sista siffrorna för socknarna där gälla $^{31}/_{12}$ 1905).

[5] E. Arosenius *Folkmängden i Sveriges köpingsliknande samhällen enligt folkräkningen år 1900* (Statistisk tidskrift 1903) 101—113.

följd af och omkring en stationsanläggning, utan alla orter som rimligtvis kunna förmodas ha gynnats i sin uppblomstring af en järnväg. För att få fullt klart för sig hvad alla dessa samhällen ha järnvägen att tacka för behöfdes naturligtvis först och främst uppgifter om deras ställning före järnvägsanläggningen. Men exakta upplysningar därom äro i stort sedt obefintliga, och därför får man nöja sig med mera sväfvande resultat.

Det gemensamma för så godt som alla hithörande orter är helt naturligt, att de ej ligga vid hafskusten, utan inne i landet, och dessa befolkningsagglomerationer utgöra ett af uttrycken för verkningarna af att järnvägarna — och först de — gifvit det inre landet det stöd af goda kommunikationer, som kustområdena alltid ägt. Utvecklingen framstår så mycket tydligare på grund af Nils Ericsons förut omtalade »skräck för vattenleder och städer», ity att stambanorna nu själfva fått skapa stadssamhällen utefter sin linje, då det på deras väg fanns så få historiska städer, dit trafiken kunde dragas. För en stor del af de nya samhällena, nämligen de flesta af stationssamhällena i egentligaste mening, gäller därtill, att de ligga på »rama» landsbygden, utan alla vattenkommunikationer, hvilket däremot endast sällan är förhållandet med brukssamhällena i bergslagen eller fabriksorterna i Norrland.

Det förefaller som om man skulle vara i stånd att urskilja fyra hufvudslag af stationssamhällen, ehuru gränserna mellan tre af dem icke alltid kunna uppdragas med någon verklig skärpa. De tre första grupperna bilda tillsammans en större helhet på grund af den gemensamma egenskapen att vara stadssamhällen på den verkliga landsbygden. Bland dem komma först stationssamhällena i allra egentligaste mening: vanligen orter utan historia, framsprungna där järnvägstrafiken har kräft det och sålunda i första rummet en följd af rent trafiktekniska behof. Dessa samhällen ha emellertid vanligen äfven blifvit medelpunkter för den kringliggande traktens näringslif eller industricentra och bilda därigenom öfvergången till de två följande grupperna, som i motsats till den första alls icke skapats af eller för järnvägens eget behof. Andra gruppen utgöres af sådana historiska orter utan stadsprivilegier — ofta mycket gamla befolkningscentra — som först genom sitt läge vid järnvägarna fått betydelse såsom ekonomiska centralpunkter, men som tydligen för denna uppblomstring äfven haft att tacka sin historiska ställning, sitt landsvägsnät eller sitt geografiska läge i öfrigt. Tredje gruppen består af de i hufvudsak nya industrisamhällena vid järnväg, orter, som uppstått omkring en enda storindustri eller t. o. m. ett enda stort företag, vanligen en grufva, ett järnbruk eller ett sågverk. Slutligen är den fjärde gruppen en typ alldeles för sig själf af största intresse, nämligen förstads- och villasamhällena.

Före en detaljerad behandling af dessa olika grupper må emellertid meddelas resultaten af en synnerligen noggrann undersökning af de svenska municipalsamhällenas befolkningsutveckling, som meddelades i Statistisk tidskrift för 1902 af dr Edv. Söderberg.[1] Då äldre folkmängdsuppgifter för dessa orter i de flesta fall saknas, bygger han därvid på siffrorna för de *kommuner*, som inom sig ägde köpingar eller municipalsamhällen vid slutet af

[1] E. Söderberg *Sveriges municipalsamhällen* (Statistisk tidskrift 1902) 101—127.

1901. Detta är i vissa fall icke fullt tillfredsställande, då, såsom förut på sina ställen anmärkts, äfven socknarna utanför de agglomererade samhällena stundom visa en afsevärd folkökning — t. ex. Nässjö socken — men någon bättre metod står ej till buds. Det befinnes då, att folkökningen resp. folkminskningen ställde sig på följande sätt:[1]

| | Kommuner utan samhällen (den egentliga landsbygden)[2] | Kommuner med samhällen | Städer |
|---|---|---|---|
| | % | % | % |
| 1851—60 | + 8,9 | + 13,9 | + 23,6 |
| 1861—70 | + 5,7 | + 11,5 | + 24,2 |
| 1871—80 | + 5,4 | + 19,0 | + 27,9 |
| 1881—90 | — 1,5 | + 14,8 | + 30,3 |
| 1891—1900 | + 1,1 | + 22,0 | + 22,7 |

Häraf framgår tydligt i hvilken utsträckning landsbygdens folkökning är att tillskrifva de agglomererade samhällena, och siffrorna för landet söder om Dalälfven skulle göra detta än tydligare. Så företedde den egentliga landsbygden under de två sista årtiondena i rikets 18 sydligare län en *folkminskning* på resp. 4,4 och 1,3 %, medan kommunerna med agglomererade samhällen i stället ökades med resp. 11,7 och 20,5 %.[3] Man finner äfven af tabellen att de mindre samhällenas folkökning alltmer närmar sig städernas, ja sannolikt nu öfverskrider den, då man betänker, att ofvanstående siffror (i andra kolumnen) äfven omfatta de kommundelar som äro ren landsbygd.

Dessa nu meddelade siffror kunna ej utan vidare jämföras med dem som här eljest lämnas för stationssamhällena, ty dels saknas i denna beräkning alla de många orter som icke 1901 eller ännu icke erhållit självstyrelse, dels ingå häri å andra sidan äfven fisklägen och andra orter som ej äro stationssamhällen. De siffror som meddelas särskildt för stationssamhällena i de 18 länen, beräknade på samma sätt som här ofvan, äro med bortseende från förstadssamhällena för de två sista årtiondena resp. 10,9 % och 15,0 %,[4] alltså en betydligt tilltagande ökning; att ökningen ej är så stark som medeltalet för agglomererade samhällen beror åter på de betydligt starkare växande förstadssamhällena.

Ser man nu till en början på den *första* af de nyss karakteriserade fyra grupperna, stationssamhällena i egentligaste mening, är det uppenbart, att den framför allt måste återfinnas vid *järnvägsknutarna*, hvilkas namn i alla viktigare fall äro tryckta med större stil i tabellbilagan. I denna grupp fram-

---

[1] Söderberg 110 f.

[2] Detta af mig här insatta uttryck är ej fullt exakt, ty i dessa siffror ingår icke folkökningen för alla agglomererade samhällen som ej vid slutet af 1901 blifvit köpingar eller municipalsamhällen; och dessa äro, som förut antydt, både många och framför allt viktiga. Den egentliga landsbygden — landtbruksområdena — skulle därför förete ännu ogynnsammare siffror (jfr Söderberg 116).

[3] Jfr kartan vid s. 17.

[4] Söderberg 115.

träder naturligtvis järnvägens inverkan mest omedelbart, ty dessa samhällen lefva till stor del direkt eller indirekt på själfva transportföretaget, direkt såtillvida som de äro hemvist för en stor järnvägspersonal, ha verkstäder och andra anläggningar för järnvägarnas räkning o. s. v., indirekt därigenom att omlastningstrafik och annan godstrafik underhåller en stor del transportarbetare, medan persontrafiken framkallar uppkomsten af hotell och restaurationer. Något som bidrar att göra järnvägens inverkan särskildt tydlig i dessa fall är att järnvägsknutarna i södra och mellersta Sverige till stor del blifvit förlagda på förut nästan obebodda platser och endast undantagsvis i exempelvis socknens kyrkby — i Norrland är förhållandet delvis motsatt. Den redan anmärkta bristen på vattenkommunikationer för de flesta af dessa orter utgör till stor del förklaringen till att de ej ha någon historia och gör deras beroende af järnvägen ännu mera uppenbart. Sålunda möter man nu hvad som i verkligheten är små eller medelstora städer, där det för femtio år sedan i bästa fall stod en gästgifvargård eller ett par stugor och ofta ej ens det. Typiska exempel på sådana samhällen äro, såvidt man kan se, Eslöf (med Västra Sallerup 4,174 inv. 1905—06), Katrineholm (3,464 inv. 1905), Nässjö (2,716 inv. s. å.), Hessleholm (2,430 inv. 1906), Ludvika (1,743 inv. 1905), Hallsberg (1,515 inv. s. å.),[1] Flen (1,325 inv. s. å.), Alfvesta (1,155 inv. s. å.), Ånge (1,141 inv. 1900), Borlänge (1,192 inv. 1906), Krylbo (1,092 inv. 1905), Tomelilla (1,092 inv. s. å.), Elmhult (1,075 inv. 1906), Gnesta (966 inv. 1905), Åstorp (823 inv. s. å), Herrljunga (omkr. 800 inv. 1905), Töreboda (791 inv. 1905), Bräcke (741 inv. 1900), Mellerud (omkr. 740 inv. 1902). Till dem komma flera samhällen som visserligen ha en historia, vanligen såsom kyrkbyar eller gamla marknadsplatser, men hvilkas uppblomstring obetingadt är en direkt följd af järnvägen, t. ex. Mjölby (2,922 inv. 1905), Ljusdal (1,662 inv. s. å.) och Bollnäs (1,003 inv. 1906).

Denna uppräkning och ännu mera en blick nedför tabellen i bilaga 2 visar icke blott hvad som redan anmärkts, nämligen att järnvägsknutarna icke äro städer, utan vidare det ännu anmärkningsvärdare förhållandet, att de flesta järnvägsknutar af verklig vikt ligga vid *statsbanorna*. Enskilda järnvägsknutar af förstklassig betydelse finnas utom möjligen i Skåne (Tomelilla, Åby-Klippan) knappast flera än Ludvika och Borlänge, medan de många knutarna i det planlösa småländska nätet (Värnamo, Hultsfred, Emmaboda, Nybro) stå långt tillbaka för de viktigare statsbanestationerna. Orsaken härtill är gifvetvis det för svensk järnvägspolitik grundläggande förhållandet, att statsbanorna hos oss mer målmedvetet än i nästan hvarje annat land anlagts som en stomme för landets hela järnvägsnät, något som gifvit den svenska staten ett faktiskt herravälde öfver hela järnvägspolitiken långt utöfver hvad man skulle vänta på grund af statens andel i järnvägsnätet efter banlängd beräknad. Och i planen för statsbanenätet ingick från början principen »att stambanorna anläggas så, att de bibanor, som finnas nödige, för minsta kostnad, på tjänligaste ställen och till största gagn för de särskilda orterne, kunna med dem sammanbindas, så

[1] Jfr bil. 2 anm. 1.

vida sådant, utan åsidosättande af öfrige, med en stambana afsedda syften kan ske».[1]

Att fullständigare angifva orsakerna till att orterna uppstått där de gjort och icke annorstädes faller sig ingalunda lätt. I flera fall har järnvägstrafiken utöfvat en mycket direkt inverkan, såsom då ett boskapståg fått börja vid en knutpunkt, som då blifvit marknadsplats och uppsamlingsort för traktens produktion, då denna därifrån sändes till ett konsumtionscentrum. Så är förhållandet med exempelvis Hessleholm, Flen och Gnesta.[2] Däremot är det egendomligt att omlastningstrafik *inom* landet ej synes medföra någon starkare uppblomstring vare sig det gäller en öfvergång från vattenväg till järnväg eller från smalspårig till bredspårig bana — detta i strid med den satsen, att en orts betydelse såsom handelscentrum framför allt beror på att den ligger vid en punkt, där det sker ett *afbrott* i transporten.[3] Det anspråkslösa invånarantalet i exempelvis Töreboda, Stenstorp, Vara, Vislanda — för att nu icke nämna Otterbäcken, för hvilket alla folkmängdsuppgifter saknas — synes härvid tala ett språk, som ej tillåter tvekan.[4]

Emellertid gäller det beträffande dessa små orter ännu mer än beträffande städer i allmänhet, att deras uppkomst ofta sammanhänger med tillfälliga orsaker och särskildt i hög grad är beroende af ortens jordägares lust eller förmåga att genom försäljning eller upplåtelse lämna utrymme för det nya samhället. Detta torde vara förklaringen till att exempelvis så viktiga knutpunkter som Frövi och Ockelbo ha alldeles obetydliga eller stillastående stationssamhällen.

Då denna första grupp af stationssamhällen karakteriserats såsom orter tillkomna främst för trafikens behof i stället för tvärtom, innebär ej detta att orterna i fråga uteslutande lefva *af* järnvägen, d. v. s. att deras befolkning endast består af järnvägsbetjänte, transportarbetare och hotellpersonal. Visserligen finns det bland dem samhällen, sådana som Flen, Krylbo, Gnesta och Herrljunga, som lyckas lifnära en ganska ansenlig befolkning i hufvudsak utan både industri och handel; men detta är långt ifrån regeln. För flertalet särskildt af de större, »egentliga» stationssamhällena gäller det att

---

[1] *Statsjärnvägskomiténs* betänkande (1856) 4, upprepadt i *k. prop.* (n:o 26) s. å. Jfr *Järnvägsundersökningskomiténs* betänkande (1859): »Sverige är kanske det enda land, där man från början kunnat utföra järnvägsanläggningarne efter en bestämd plan, beräknad på hela rikets gemensamma nytta i alla förbemälda hänseenden» (nämligen så, »att alla delar af dessa för landets försvar, förkofran, industri och handel angelägna kommunikationsanstalter blifva anordnade på ett sätt, som icke allenast fyller stundens behof, utan äfven är beräknadt att motsvara framtidens fordringar», 30).

[2] Detta läge tar sig i järnvägsstatistiken det uttrycket, att boskapens såväl ankomst- som afgångssiffror för dessa stationer ställa sig höga (för Gnesta 4,875 resp. 8,422, för Flen 1,900 resp. 4,845, enligt *L a* 1905 tab. 20).

[3] Satsen att »*a break in transportation*» är afgörande för handelsstädernas uppkomst har framställts af A. F. WEBER *The Growth of Cities in the Nineteenth Century* (New York 1899) 172 f. Uppkomsten af viktiga handelscentra på de punkter där flodernas segelbarhet upphör är ett fenomen som återfinnes i många länder; i Tyskland märkes framför allt Mannheim. Om de amerikanska sydstaterna se PHILLIPS *a. st.* 439.

[4] Helt annat är förhållandet med de orter *vid kusten*, som utgöra viktiga omlastningspunkter, t. ex. Oxelösund; men de höra ej till det nu behandlade slaget af stationssamhällen.

deras näringslif är ganska väl utveckladt, och gemensamt för dem alla är endast, att deras folkmängd ej skulle vara tillnärmelsevis så stor, om de ej kunde lefva direkt af järnvägarna.

Försöker man därefter konstatera hvilka industrier som med särskild förkärlek lokalisera sig vid järnvägsknutarna blir resultatet ej vidare upplysande. Stationssamhällena afvika nämligen ganska obetydligt i sitt industriella skaplynne från andra mindre stadssamhällen i Sverige. Mekaniska verkstäder, mera sällan utvidgade till verkliga järnverk, sågverk, trämassefabriker, snickerifabriker, tegelbruk, kvarnar, bryggerier och mejerier återfinnas i flertalet af stationssamhällena i första gruppen liksom i andra mindre orter, och en produktion som vare sig arbetar för afsättning på längre afstånd eller hämtar sina råvaror långväga ifrån förefaller jämförelsevis ovanlig. Textilindustrin är sålunda exempelvis mycket svagt representerad.

Vissa undantag härifrån finnas dock. Möbelindustrin i Katrineholm, Mjölby, Nässjö och Åtvidaberg med dess stora afsättningsområde synes vara framkallad af järnvägarna, och detsamma kan möjligen antagas om maskinindustrin i Ludvika, Hessleholm och Katrineholm. Två industrier böra naturnödvändigt uppstå vid stationssamhällena i jordbruksbygder, nämligen mejerier och kvarnar. De förekomma också, som redan nämndt, ganska regelbundet, och särskildt torde andelsmejerierna vanligen förläggas vid järnvägsstationerna; men till någon kvarnindustri eller mejeridrift i stor skala har icke något stationssamhälle veterligen lyckats höja sig, ehuru den gamla marknadsplatsen Mjölby med afseende på kvarnindustrin intar ett ovanligt framstående rum.[1]

Som industrisamhällen af vikt inom gruppen »egentliga» stationssamhällen torde man kunna räkna alla de större orterna: Katrineholm, Hessleholm, Eslöf, Mjölby, Nässjö och Hallsberg. Bland dessa utmärka sig några för industrier, som ej alldeles höra till den vanliga typen af svensk småstadsindustri; sålunda lefver Eslöf till stor del på en skofabrik, medan tröskverksfabrik, hattfabrik och läskedrycksfabrik af mer än lokal betydelse förekomma i Hallsberg; och Mjölby, kanske det mångsidigaste af alla stationssamhällena, har både elektricitetsverk och textilindustri.

En undersökning af industrins karaktär i orter som endast äro municipalsamhällen, såsom förhållandet är med flertalet stationssamhällen, försvåras högst betydligt af att Kommerskollegiets fabriksberättelser ej redovisa industrin för mindre lokaliteter än städer och köpingar (hvarje ort för sig) samt länens landsbygd (som helheter). För mejerierna finnas som bekant ej uppgifter i fabriksstatistiken. Under dessa förhållanden har det varit nödvändigt att tillgripa en i detaljerna så föga pålitlig källa som Sveriges Handelskalender, supplerad genom uppgifter från orterna och kontrollerad genom de pålitligare ehuru mera schematiska uppgifterna i den officiella statistiken, i dr K. KEY-ÅBERGS nu tyvärr redan föråldrade Sveriges Industri-

[1] Mjölby afsände 1904 5,563 ton mjöl, delvis sannolikt till Norrland.

kalender (3:e uppl. 1901) samt för mejerierna i statskonsulenten G. LILJHAGENS mejeriförteckningar.[1]

Närmast i ordningen kommer *andra* gruppen, de *historiska* orter, som för sin centrala ställning i nutiden ha att tacka främst sitt läge vid järnvägen.

Främst bland dessa står utan all jämförelse Arvika, kanske det köpingssamhälle, som bättre än något annat förtjänade att bli stad, eftersom det är den enda stadsliknande orten väster om Klarälfven. I själfva verket har Arvika (Oskarsstad) redan en gång betraktats såsom stad, nämligen under det första årtiondet efter sin anläggning (1811—21), men visade då alldeles inga tecken till uppblomstring — folkmängden 1820 var 186 personer — och återgick därför naturligt nog till köpingsvärdigheten.[2] Före öppnandet af bandelen Charlottenberg—Arvika på Nordvästra stambanan, hvilket ägde rum den 11. okt. 1867, var folkmängden 870 personer (den 31. dec. 1866), men steg sedan på ett år till 1,012, alltså med 142 personer eller 16,3 %. De följande åren, då banan som helhet gjordes färdig, företedde — alldeles som vi sett på så många andra ställen — ingen tillnärmelsevis motsvarande ökning;[3] men efter femårsperioder räknadt fortgår sedan ökningen mycket jämnt allt framgent — starkast sedan midten af 1890-talet — så att folkmängden nu (den 31. dec. 1906) är uppe i 4,130. Den årliga (absoluta) folkökningen har följande utseende:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1851—60 | 9,9 | 1886—90 | 66,6 |
| 1861—65 | 10,4 | 1891—95 | 74,8 |
| *1866—70* | *43,0* | 1896—1900 | 126,8 |
| 1871—75 | 42,8 | 1901—05 | 169,6 |
| 1876—80 | 42,2 | 1906 | 199,0 |
| 1881—85 | 45,6 | | |

Stambanans inverkan är här omisskännlig och har af Arvika gjort en mångsidig industriort med ett samladt tillverkningsvärde i fabrikerna af 2,7

---

[1] Den sista är: G. LILJHAGEN *Några meddelanden rörande den svenska mejerihandteringen åren 1900—1905 samt förteckning på landets mejerier under år 1906* (Medd. från K. Landtbruksstyrelsen 118 = n:o 2 för 1906, Strängnäs 1906).

[2] Gränsen mellan stad och köping var vid denna tid ytterst sväfvande, så att i de kungl. brefven och Kommerskollegiets kungörelse 1811 om ortens anläggning kunde talas om en köping vid Arvika, medan bl. a. det kungl. bref, som ändrar namnet till Oskarsstad (23 dec. 1812), talar om »den nya stad», som upprättats genom de föregående brefven. Se brefven hos ROSMAN n:ris 117, 119, 122, 124, 142, och jfr hans inledning ss. XII f.

[3] Nordvästra stambanan öppnades i sin helhet den 19 juni 1871. Folkökningen i Arvika var:

| | |
|---|---|
| 1866 | — 4 |
| *1867* | + *142* |
| 1868 | + 12 |
| 1869 | — 10 |
| 1870 | + 75 |
| 1871 | ± 0 |
| 1872 | + 47 |

mill. kr. (1905). Arvika utmärkes särskildt genom sin fabrikation af landtbruksredskap och af sin orgelfabrik; såsom längre fram är påpekadt i sammanhang med landtbruket, står afsättningen af jordbruksredskap i starkt beroende af järnvägskommunikationerna, hvilka därför haft stor betydelse för utvecklingen af Arvikas förnämsta industri.[1]

Beträffande öfriga orter inom samma grupp kan man yttra sig mera kortfattadt. Typiska exempel på mycket gamla marknadsorter som fått en helt ny betydelse genom järnvägarna äro Tranås vid Östra stambanan och de två enskilda järnvägsknutarna i Småland, Värnamo och Ljungby. Tranås' folkmängd fördubblades under stambanans första fem år,[2] blef köping 1882 och hade 1905 tillsammans med Tranås kvarns municipalsamhälle 3,121 invånare, mellan nio och tio gånger den uppgifna folkmängden för 1872. Dess betydelse synes liksom i gamla tider framför allt bero på dess marknader, äfvensom på snickeriindustri. Uppblomstringen i Värnamo och Ljungby kan ej jämföras med den i Tranås (folkmängd resp. 1,101 år 1906 och 945 inv. år 1905), ehuru Värnamos möbelfabriker äro ganska betydande. Emellertid är deras utveckling, sådan den är, uppenbarligen sammanhängande med järnvägarna på ett sätt som vi redan ofta kunnat konstatera, i det nämligen folkökningen regelbundet har inträdt före trafikens början eller före de olika banornas afslutning. Sålunda öppnades Skåne—Smålands järnväg i den del som berör dessa samhällen i juni 1899, men åren 1897—98 visa den största folkökningen, nämligen på ett år 109 (16 %) i Ljungby och 60 (7 %) i Värnamo, medan de följande åren visa stillastående eller nedgång. På samma sätt visar 1880-talet i Värnamo en svag folkminskning sedan dess viktigaste järnvägsförbindelse Halmstad—Nässjö-banan blifvit färdig 1882. Allt detta är dock blott tecken till att järnvägarnas betydelse öfverskattats, ej att de blifvit resultatlösa, ty i längden ha bägge orterna vuxit mycket under järnvägsperioden, Ljungby från 260 inv. (1875) till 945 (1905), Värnamo från 565 (1870) till 1,101 (1906). Det är också ganska betecknande, att Värnamos starkaste ökning — 101 personer på ett år (1894—95) — äger rum omedelbart *efter* öppnandet af en linje, hvars betydelse för orten man kanske ej tänkt på, nämligen Jönköping—Vaggeryd, som satte orten i förbindelse med Jönköping.

Andra betydande orter inom samma grupp äro bland andra följande, som med ett undantag tredubblat sin folkmängd under trafikperioden, men som ha en historia före järnvägarnas tid: Säffle vid Bergslagsbanan (1,729 inv. 1906), Hvetlanda vid en enskild bibana till Södra stambanan (1,882 inv. 1905), Nya Kopparberg vid Frövi—Ludvika-banan (1,674 inv. s. å.) och Mora strand (Mora), som blifvit en ganska viktig järnvägsknutpunkt i Dalarne (1,214 inv. s. å.).[3]

---

[1] Arvika afsände 406 ton jordbruksmaskiner enligt 1904 års godsslagsstatistik tab. 3.

[2] Enligt köpingsprivilegiet $^{21}/_{8}$ 1881 (ROSMAN nr 294) var folkmängden 1872 omkr. 340 och 1878 678.

[3] Samtliga dessa orter ha erhållit köpingsprivilegier, Säffle redan innan Bergslagsbanan blifvit öppnad ($^{7}/_{8}$ 1879), de öfriga, af hvilka ingen ännu inträdt i sina köpingsrättigheter, resp. 1903, 1898 och 1902 (ROSMAN n:ris 290, 319, 308, 317).

Af betydligt större intresse än dessa historiska orter, hvilkas utveckling endast påskyndats af de nya kommunikationerna, är den *tredje* gruppen, som består af de nya industriorter hvilka uppstått vid järnvägarna vanligen omkring en enda industri eller t. o. m. ett enda företag. Dessa äro snart sagdt oräkneliga, ty såsom strax skall visas närmare är denna form af lokalisering ett utmärkande drag för svensk industri. Att räkna upp dem här skulle vara alldeles obehöfligt, då de utan svårighet återfinnas i bilagan, där de vanligen äro upptagna inom klammer. Vill man åter undersöka hvilka af dessa orter som ha järnvägen att tacka för sin tillvaro blir uppgiften ännu svårare än vanligt, såtillvida som i regeln inga äldre folkmängdsuppgifter än de för 1900 finnas att tillgå.

Må vi emellertid tills vidare lämna dessa industriorter på landsbygden å sido för att betrakta den *fjärde* och sista gruppen af stationssamhällen, *förstads- och villasamhällena*, en grupp alldeles för sig själf.

Förstads- och villasamhällena äro i alla länder en frukt af det sista århundradets, ja, i de flesta länder t. o. m. af det sista halfva århundradets utveckling. Ju mera städerna tillväxa i storlek dess svårare visar det sig att finna lämplig plats i deras medelpunkter för vare sig bostäder eller fabriker. Följden häraf är i alla storstäder, att stadens centrum, dess historiska del, långt ifrån att tillväxa i folkmängd tvärtom blir föremål för utflyttning och alltmera upptages af affärslokaler. Mest slående är detta i London, hvars 11 centrala distrikt företett en folkminskning växande från 2,7 % 1861—70 till 7,2 % 1881—90; 1851—81 minskades antalet bebodda bostäder i Londons City från 14,580 till 6,493.[1] I Stockholm är folkminskningen i staden inom broarna visserligen ej betydande (Storkyrkoförsamlingens folkmängdssiffra sjönk under femtioårsperioden 1855—1904 endast från 12,845 till 11,835, alltså med 1,010); men stadens hela tillväxt faller på dess öfriga områden, så att Storkyrkoförsamlingen, som 1855 hyste 13,4 % af stadens folkmängd, nu representerar föga mer än en fjärdedel af detta tal (3,7 %).[2] Befolkningen och industrin flytta allt längre ut, och de stora städerna växa starkare ju längre man kommer från medelpunkten. En förutsättning härför är gifvetvis tillvaron af moderna kommunikationsmedel, som sätta den arbetande befolkningen i tillfälle att dagligen besöka stadens centrum. I den mån en sådan utveckling försiggår inom stadens eget område kan den dock här lämnas å sido, emedan den afgörande faktorn i detta fall är spårvägarna och icke järnvägarna.

Däremot framträder i nyare tid dessutom en stark tendens till befolkningsagglomeration *utanför* det egentliga stadsområdet, och detta i två olika afseenden, dels för bostäder och dels för fabriksanläggningar. Hvad bostäderna beträffar göra såväl de höga tomtpriserna som ordningen för städernas

---

[1] Se den utmärkta framställningen hos WEBER 458—70. Jfr MEURIOT kap. 15.

[2] Uträknadt efter den mantalsskrifna befolkningen, som torde ge de bästa siffrorna för Stockholm. Materialet finns i *Statistisk årsbok för Stockholms stad* (årg. 1904, N. F. I) tab. 11.

bebyggande det omöjligt att inom staden erhålla så billiga, rymliga och hälsosamma bostäder som på platser med en prägel som står landsbygdens närmare. För industrin verka delvis samma faktorer i samma riktning, och särskildt medför tomtvärdestegringen för industrien alldeles säregna svårigheter. Tomtpriserna i stadens centrala delar utgöra i sig själfva vanligen ett tillräckligt hinder för anläggningar af fabriker som äro i behof af stort utrymme. Men om fabriken anlagts på en tid då tomtvärdena voro låga, så visar en under de sista åren allt rikare erfarenhet, att de stora värden som fabriksföretaget alltså erhållit utan sammanhang med sin egentliga verksamhet bli en verklig fara för detsamma, därför att de framkalla spekulationer, som i syfte att få tomterna i händer söka eröfra företaget och lägga ned dess drift. Äfven andra hänsyn spela för öfrigt in, kanske främst det förhållande att fabriksdriften ofta medför ett buller och en försämring af atmosfären som en stor och tätt sammanbyggd stadskommun vanligen bör söka förhindra i sitt eget intresse.[1] Följden har då blifvit, att de stora städerna tillväxa oerhördt i utsträckning, att — såsom A. F. Weber uttrycker det — befolkningskoncentrationen fortfar oförminskad i omfång men aftagande i intensitet.

Hvad som nu har sagts gäller i stor utsträckning om de större städerna äfven i vårt land, Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och äfven andra. Genom användning af siffrorna för de kommuner hvari municipalsamhällena och köpingarna ingå beräknade dr Edv. Söderberg folkökningen i mellersta och södra Sveriges förstadssamhällen till 45,1 % under de tio åren 1881—90 och 58,9 % under de tio åren 1891—1900.[2] Den tillväxt i folkökningens tempo som redan dessa siffror antyda har emellertid sannolikt blifvit mycket starkare under de sista fem åren. För år 1900 beräknade dr E. Arosenius folkmängden i Stockholms förstäder till 14,723, i Göteborgs till 21,553, i Malmö stads förstäder till 9,238 och i Norrköpings till 6,094.[3] Om man bortser ifrån att Göteborgs förnämsta förstad Lundby nu införlifvats med staden, är den ökning som dessa siffror undergått på de sista fem åren ofantlig. För att ej betunga framställningen och på grund af den ofta anmärkta bristen på fullt jämförbara siffror må det vara nog att här lämna uppgifter angående Stockholms förstäder.

Enbart sådana af Stockholms förstäder, som utgöra köpingar eller municipalsamhällen ägde i slutet af 1905 en sammanlagd folkmängd af 24,122 invånare. Ser man bort ifrån Tumba, som ej ingår i beräkningen för 1900, men i stället tillägger två 1900 medräknade områden, som ännu sakna själfstyrelse (trakten omkring Hufvudsta samt Henriksdal och Finnboda) och hvilkas sammanlagda folkmängd mycket lågt kan sättas till 1,500, blir siffran för 1905 24,882 invånare. Detta innebär en ökning på fem år af

---

[1] Det sista saknar ej häller betydelse för småindustrin och handtverket, men dessa industriformer äro genom kundkretsens karaktär och annat vanligen förhindrade från en systematisk utflyttning. Jfr K. Sondén *Småindustri inom bostadskomplexer i våra storstäder* (Teknisk tidskrift XXXVII, 1907) 5 f.

[2] Statistisk tidskrift 1902 s. 115.

[3] Ib. 1903 s. 113.

10,159 inv. eller 69 %, medan det egentliga Stockholm under samma tid växte med endast 7,7 %. Då siffrorna för 1900 ej alla äro fullt pålitliga, må äfven meddelas ökningen för sådana förstadsorter, där denna exakt kan anges, ehuru den uppenbarligen var större inom öfriga, senare bebyggda områden. Sålunda var folkökningen på Djursholm 71,4 %, i Sundbyberg 67,9 %, i Hagalund 52,1 % och på Liljeholmen 45,4 % — alltså äfven i det sista fallet ungefär sex gånger så mycket som i det egentliga Stockholm.

Hvad järnvägsförbindelsen betyder för skapande af sådana nya stadsbildningar är lätt att inse och framgår också af en blick på deras gruppering utefter järnvägslinjerna. Att vinna en fullständig öfverblick öfver alla orterna är ej möjligt utan en ingående lokalkännedom, men följande må nämnas.

*Omkring Stockholm:*

utefter Västra stambanan: Liljeholmens fabrikssamhälle (6,970 inv.), Örby arbetarstad (1,037 inv.), Tullinge villasamhälle, Tumba fabrikssamhälle (740 inv.)[1] och Rönninge villastad;

utefter Norra stambanan: Karlberg, Tomteboda, Hagalunds förstad (4,054 inv.)[1] och Järfva;

utefter Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg: Nya Hufvudsta (2,272 inv.), Sundbyberg (3,871 inv.), Dufbo (1,470 inv.) och Bromsten (1,281 inv.);[2]

utefter Djursholmsbanan (Stockholm—Rimbo järnväg): Stocksunds (400 inv.) och Djursholms (2,589 inv.)[2] villastäder;

vid Stockholm—Saltsjöns järnväg: Henriksdal, en rad uppblomstrande villasamhällen (Järla, Storängen, Dufnäs m. fl.) och Saltsjöbadens badort (645 inv. 1900);

vid Stockholm—Nynäs järnväg: Södertörns villastad och Nynäshamn (208 inv. 1900).

*Omkring Göteborg* märkas:

vid Västra stambanan: Partilled, Jonsered (1,472 inv. 1900) och Lerum;

vid Västkustbanan: de stora förstadssamhällena Örgryte (4,116 inv. 1905), Gårda (5,535 inv. 1905), Almedal och Mölndal (3,940 inv. 1900).

*Malmö* stads förstäder äro naturligtvis till öfvermått försedda med järnvägsförbindelse. Limhamn (8,551 inv. 1906) har en egen järnväg (Malmö—Limhamns järnväg), Arlöf (2,908 inv. 1905) beröres af Södra stambanan och Västkustbanan, Södervärn af Malmö—Ystads och Malmö—Trelleborgs järnvägar samt slutligen Östervärn af icke mindre än tre banor: Malmö—Simrishamns, Malmö—Genarps och Malmö—Kontinentens järnvägar.

Man kan säga, att förstadssamhällena för så vidt de icke alldeles gränsa till den egentliga staden i främsta rummet sökt sig till andra banor än stambanorna. Förstadstrafiken är nämligen af en helt annan karaktär än den genomgående trafiken och i mycket beslä medktad spårvägstrafiken i både banteknik och tariffväsen. Det är därför helt naturligt, att man äfven hos oss delvis fått särskilda lokalbanor mer eller mindre fullständigt reser-

[1] Allt siffror för $^{31}/_{12}$ 1905.

[2] Siffrorna för Sundbyberg och Djursholm gälla $^{1}/_{12}$ 1906, de öfriga $^{31}/_{12}$ 1905.

verade för förstadstrafiken (Djursholmsbanan, Saltsjöbanan, Säröbanan, Malmö—Limhamns järnväg), banor hvilkas likhet med spårvägarnas blir allt större samtidigt med att å andra sidan städerna sträfva att utsträcka sina egentliga spårvägsnät till förstäderna.[1] Det är nämligen ej gärna möjligt annat än att förekomsten af intensiv trafik af de bägge berörda slagen på samma bana måste erbjuda ansenliga svårigheter, särskildt så länge banan ej är dubbelspårig. Och hvad statsbanorna beträffar äro dubbelspårsanläggningarna ännu alldeles otillräckliga, för Västra stambanans Stockholmsdel bl. a. beroende på Stockholms bangårdsfråga och tillvaron af svängbron öfver Södertälje kanal. De anläggningar som finnas äro alla af mycket färskt datum, med undantag för bandelarna Stockholm—Liljeholmen och Stockholm—Tomteboda. Bandelen Malmö—Arlöf blef dubbelspårig såsom statsbana 1896 genom statens förvärf af Västkustbanan; därefter följde Eslöf—Lund, hvars andra spår öppnades för trafik 1900, medan bandelen Huddinge—Rönninge erhöll dubbelspår 1903 och bandelen Järfva—Märsta 1905—06.[2] Slutligen är en kunglig proposition just nu för andra gången framlagd för Riksdagen angående anslag till dubbelspår Älfsjö—Huddinge.[3]

Hur litet statens järnvägar ända till de sista åren gjort för närtrafiken blir också tydligt af uppgifterna om statsbanornas lokala tågförbindelser. 1890 förekom en så hög siffra som tio för de dagliga lokaltågen (i båda riktningarna tillsammans) endast på en enda statsbanedel, nämligen Malmö—Lund, som nästan alltid gått i spetsen; 1899 hade Stockholm—Järfva kommit upp till 22 lokaltåg och Malmö—Lund till 19, och sedan dess har ökningen fortgått.[4] Men om man jämför statsbanornas lokaltågsförbindelser med de enskilda banornas ännu i denna stund, visar det sig, hur mycket de förra stå tillbaka. De dagliga och söckendagliga lokaltågsförbindelserna för Stockholms närmaste omgifning efter vintertidtabellen af oktober 1906 te sig på följande sätt.[5]

| | | |
|---|---|---|
| *Statens järnvägar:* | Stockholm—Upsala | 9 |
| | Stockholm—Järfva | 34 |
| | Stockholm—Södertälje | 15 |
| | Stockholm— Älfsjö | 21 |
| *Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg:* | Stockholm—Spånga | 27 |
| | Stockholm—Sundbyberg | 38 |
| *Stockholm—Rimbo järnväg:* | Stockholm—Djursholm | 58 |
| | Stockholm—Stocksund | 77 |
| *Stockholm—Saltsjöns järnväg:* | Stockholm—Saltsjöbaden | 36 |
| | Stockholm—Storängen | 36 |

[1] Hur dödande spårvägarnas konkurrens varit för statsbanorna där den förekommit visar D'AILLY i *S. J.* I 322.

[2] UGGLA i *S. J.* II 120—123.

[3] *Kungl. prop. 1907* n:o 153, dat. 12 apr. 1907.

[4] Dessa siffror äro hämtade ur en tabell hos A. J. WAHLGREN i *S. J.* IV 305.

[5] Efter den officiella *Tågtidtabellen.* Som lokaltåg ha räknats tåg till och från (längst) Upsala, Gnesta och Enköping. Siffrorna för 1906 äro ej fullt jämförliga med de nyss anförda för föregående år, emedan de äldre gälla högsommarturer, medan de sista gälla vinterturer,

Som man ser är det endast på bandelen Stockholm—Järfva som statsbanorna uppehålla en effektiv förstadstrafik,[1] men här har också resultatet blifvit bland annat uppkomsten af Hagalunds stora förstad, som i hufvudsak tillhör tiden efter 1894, då orten fick hållplats; antalet resor mellan Hagalund och Stockholm C. uppgiek 1905 till den höga siffran 422,288. Äfven söderut ha dock statsbanorna uppenbart påverkat förstadssamhällenas utveckling. Liljeholmens betydelse går sålunda ej längre tillbaka än till tiden för Västra stambanans anläggning; och samtidigt med förbättrade tågförbindelser har Örby arbetarsamhälle utvecklat sig invid Älfsjö station, något som har tagit sig uttryck i en större ökning af resornas antal mellan denna station och Stockholm än på någon annan af statsbanornas Stockholmslinjer (från 77,774 resor 1900 till 225,051 resor 1905 — alltså nära tredubbling på fem år).[2] Närtrafikens ofantliga betydelse äfven för statsbanorna framgår också af allt tillgängligt material, och den är ännu större omkring Malmö än omkring Stockholm — däremot relativt obetydlig, fastän starkt växande omkring Göteborg.[3] Det visar sig t. ex. att af antalet resande från och till Stockholm 1905 kommo 56,2 % på närtrafiken (40-kilometersområdet) och 19,8 % på Hagalund ensamt, medan närtrafiken samma år representerade 79,6 % af antalet resande till och från Malmö.[3] Men ej nog härmed; siffran för närtrafiken på statsbanorna som helhet var — nästan otroligt — ännu högre än t. o. m. för Malmö, nämligen 80,7 %, alltså mer än fyra femtedelar af hela trafiken.[4]

Men som det redan har anmärkts och visats med siffror, är det ej statsbanorna utan de enskilda banorna som i främsta rummet uppehålla förstadstrafiken. Af banorna omkring Stockholm synes Västeråsbanan vara den som bäst förmått förena förstadstrafik och fjärrtrafik, ty förstadssamhällena ha där sprungit upp särskildt tätt, och det viktigaste af dem, nämligen Sundbybergs stora köping, anlades 1877 omedelbart efter trafikens öppnande på banan.

Hvad beträffar förläggandet af *industrin* utanför stadens område, är en utveckling i denna riktning från många håll föremål för oro, och det är äfven uppenbart, att en större utflyttning kan innebära en afsevärd finansiell fara för en stadskommun. Men öfverskridandet af stadsgränsen är i vanliga fall mer eller mindre en tillfällighet eller rättare sagdt en ordnings- och förvaltningsfråga. Städerna ha vanligen möjlighet att behålla industrin inom kommunen genom att i tid köpa upp, införlifva och reglera ett tillräckligt stort område af sin omgifning, ty utanför stadens och dess kommunikationers verkliga krets flyttar endast undantagsvis en industri af det

---

[1] En lika viktig roll som trafiktätheten spela naturligtvis persontaxorna för förstadstrafiken, men den frågan måste här lämnas å sido. Jfr G. Cassel *Förstadstrafiken och den nya järnvägstaxan* (Ekon. tidskr. VII 1905 447, 451 ff.).

[2] Förut ej publicerade siffror hos d'Ailly i *S. J.* I 321 (med diagram 6).

[3] Uträknadt efter siffrorna hos d'Ailly *a. st.* och tab. 2.

[4] Af siffran för det öfriga nätet gäller tydligen en ganska liten del egentlig förstadstrafik och det mesta i stället korta resor mellan mindre orter på linjen. — Källa är *L a* 1905 tab. 16 D. Uppdelningen af persontrafiken på olika afståndsgrupper är kanske den värdefullaste af de många reformerna i 1905 års statsbanestatistik.

slag det här gäller; medan det däremot, som förut antydts, är ett oafvisligt behof från både industrins och stadens egen synpunkt att fabrikerna flyttas från de tätare bebyggda stadsdelarna. Rent ekonomiskt sedt är alltså skillnaden mellan industri i städerna och industri i städernas grannkommuner vanligen ganska obetydlig.

En helt annan fråga — och en fråga af långt större räckvidd— är den om industrin på den verkliga landsbygden, om hvad man kallar industrins *decentralisation*. Och äfven härvid är kommunikationsmedlens betydelse alldeles afgörande.

Kommunikationsmedlen kunna emellertid verka i mer än en riktning. De kunna förstärka ställningen för ett stort produktions- och konsumtionscentrum, men de kunna likaväl göra det möjligt för orter öfverallt i landet att förse de stora städerna med deras behof. I denna strid mellan två tendenser synes den senare nu i nästan alla länder alltmera afgjordt afgå med segern; särskildt anmärkningsvärd är den afgörande minskning i betydelse som storstäderna i industriellt afseende undergått under tioårsperioden 1891—1900 i ett land med så utpräglad storstadsprägel som Förenta staterna.[1] Det är i dessa fall dock vanligen ej landsbygden som vinner på städernas bekostnad, utan de något mindre, rena fabriksstäderna, som draga till sig allt flera delar af industrin från de stora medelpunkterna för alla former af modernt stadslif.[2]

Hvad åter Sverige beträffar har det af ålder varit ett utmärkande drag för vår industri, att den varit förlagd på *landsbygden*. I bruken äger vårt land sedan århundraden en egendomlig form för industriföretaget och arbetsförhållandet; och som strax skall närmare belysas har detta sin förklaring i den svenska industrins skaplynne. Siffrorna i 1850 års yrkesstatistik förefalla i hög grad ofullständiga i hvad som angår den egentliga fabriksindustrin — hvars arbetare sannolikt till stor del uppförts bland handtverkarna — medan den typiska landsbygdsindustrin, nämligen bergshandteringen, torde vara fullständigare upptagen. Siffrorna lämna därför sannolikt en öfverdrifven bild af landsbygdens andel i Sveriges industriella lif, innan ännu de nya förhållandena inträdt. Men ehuru öfverdrifna och, hvad de absoluta talen angår, ofullständiga, gifva uppgifterna dock en antydan om läget. Af hela gruppen bruks- och fabriksfolk (inräknadt ägare och mästare) tillhörde 1850

| | antal personer | % |
|---|---|---|
| landsbygden | 28,893 | 76,4 |
| städerna | 8,915 | 23,6 |
| hela riket | 37,808 | 100,0 |

[1] Ett stort material till frågans belysning erhålles i den stora redogörelsen för Förenta staternas folkräkning 1900 (*Reports of the Twelfth Census. Manufactures* I kap. 3, New York 1902). Detta amerikanska material (bearbetadt af W. M. Steuart) visar att de 100 största städernas andel 1891—1900 sjönk från 54,8 % till 49,7 % af Förenta staternas arbetarantal och från 60,0 % till 52,6 % af industrins produktionsvärde (tab. I s. CCXIX). Jfr äfven den något tidigare framställningen hos. W. Sombart *Der moderne Kapitalismus* II (Lpz. 1902) 217 ff.

[2] Detta märkes särskildt i Tyskland, beträffande Krefeld, Chemnitz, Barmen m. fl. städer.

Om man fullständigar dessa siffror med det öfverskott öfver dem som Kommerskollegiets fabriksberättelse för samma år företer, och fördelar detta öfverskott på land och stad efter samma proportion som siffrorna för den *egentliga* fabriksindustrin i yrkesstatistiken, kommer man till följande resultat:

| | antal personer | % |
|---|---|---|
| landsbygden | 31,691 | 74,6 |
| städerna | 10,780 | 25,4 |
| hela riket | 42,471 | 100,0 |

Som man ser är skillnaden mellan de uppgifna och de kalkylerade talen ej stor med hänsyn till fördelningen på land och stad; äfven efter de senare talen — hvilka som absoluta tal sannolikt också äro för låga — tillhörde nästan tre fjärdedelar af industrin år 1850 landsbygden.[1]

Hvad järnvägarna i detta fall ha gjort är att skapa förutsättningar för bibehållande af den gamla ordningen under eljes alldeles förändrade förhållanden. Från 1870 kan man i yrkesstatistiken med lätthet följa de olika näringsgrenarnas utveckling i städerna och på landet och blir därvid i tillfälle att taga hänsyn ej blott till den egentliga yrkesidkande befolkningen, utan äfven till deras familjer och hushåll.[2]

Resultaten äro i hög grad slående. Af landtbefolkningen lifnärde sig 1870 81,80 % af jordbruk, men 1900 endast 67,39 % — en minskning med 14,41 %. I stället har industribefolkningen från 9,55 % 1870 vuxit till 22,01 % 1900 af landsbygdens hela folkmängd — en ökning med

---

[1] Yrkesstatistikens siffror uträknade efter tabeller till *Tabellkommissionens femårsberättelse* för 1846/50, tab. 41, näringsstatistikens efter *Kommerskollegiets fabriksberättelse*, bil. lit. A, och *Bergskollegiets bergverksberättelse* s. 2, båda för 1850. Bergverksstatistikens siffra för arbetarantalet (17,982) och yrkesstatistikens siffra för arbetarna vid bruk, masugnar och valsverk samt sten- och grufbrytning (15,684) visa, som man ser, ej alltför stor öfverensstämmelse, men skillnaden är större mellan fabriksstatistikens uppgift om antalet »ägare och arbetare» samt yrkesstatistikens uppgift om allt bruks- och fabriksfolk efter afdrag af de två nämnda industrigrupperna (resp. 23,427 och 18,764). Det är denna skillnad (4,663) som delats upp på land och stad (efter förhållandet 3 : 2) i textens kalkyl — Kommerskollegiets berättelse skiljer nämligen ej på land och stad.

En utförligare analys af detta material tillåter ej utrymmet. Det må blott påpekas, att statistiken öfver *handtverket* företer en ännu starkare divergens mellan de två berättelserna, men i motsatt riktning; yrkesstatistiken (tab. 42) uppger 55,465 »handtverkare och konstnärer» inalles, medan fabriksstatistiken (bil. lit. C) endast upptager 43,809 handtverkare och »gärningsmän». Eftersom yrkesstatistikens öfvervikt här egentligen ligger i grupperna för gesäller, lärlingar och andra handtverksarbetare, torde man kunna anse att en del af fabriksarbetarna i yrkesstatistiken upptas såsom hörande till handtverket. Att den eljest illa anskrifna fabriksstatistiken i detta fall bör ha vitsord framför yrkesstatistiken synes mig framgå af primäruppgifternas olika karaktär — i ena fallet uppgifter från namngifna företag, i andra fallet utdrag ur församlingsböckerna. Utan tvifvel äro äfven fabriksberättelsernas siffror för industriarbetarna alldeles för låga, då en mängd företag notoriskt ej redovisats.

[2] Siffrorna gälla befolkningsstatistikens yrkesindelning, sedan gruppen »utan uppgifvet yrke» fördelats på öfriga grupper. Ehuru den svenska yrkesstatistikens brister äro oförnekliga och allmänt erkända, finns det väl ej anledning att antaga fel i någon viss riktning beträffande de stora yrkesgrupperna; och fördelningen på land och stad synes böra vara oangriplig.

12,68 %. I absoluta tal har industribefolkningen på landsbygden vuxit från 346,483 till 887,370, alltså med 127,2 %.

I och för sig är detta kanske ej så slående, då industrien ju öfverhufvudtaget vuxit så ofantligt i jämförelse med jordbruket i Sverige under de sista femtio åren. Däremot synes det i högsta grad anmärkningsvärdt att industribefolkningen på landsbygden vuxit i ännu hastigare tempo än industribefolkningen i *städerna*, i det ökningen 1870—1900 för landsbygdens industribefolkning såsom nämndt är 127,2 %, men för städerna endast 123,6 %. Då man betänker, att landsbygden såsom helhet under denna tid visat ej långt ifrån stillastående, blir motsatsen onekligen slående. Hvad mera är, denna tendens framträder starkast under det sist förflutna årtiondet. Ökningen var nämligen i absoluta tal

| | landsbygden | städerna |
|---|---|---|
| 1871—80 | 114,201 | 81,726 |
| 1881—90 | 151,691 | 125,040 |
| 1891—1900 | 272,995 | 124,763 |

och i procent

| | landsbygden | städerna |
|---|---|---|
| 1871—80 | 33,0 | 30,6 |
| 1881—90 | 32,8 | 36,0 |
| 1891—1900 | 44,4 | 26,8 |

Som man ser visar *städernas* industribefolkning under årtiondet 1891—1900 absolut en något svagare ökning än föregående tioårsperiod och relativt en ansenligt svagare ökning, medan förhållandet med *landsbygdens* är alldeles omvändt. Resultatet är också, att år 1900 nästan jämnt tre femtedelar (59,8 %) af Sveriges industriella befolkning var bosatt på landsbygden, medan siffran för 1870 endast var 56,5 %.

Det skulle vara af stort intresse att följa denna utveckling efter industristatistikens mera mångsidiga uppgifter, men på grund af dess grundliga omstöpning 1896 blir det omöjligt att jämföra siffror för tiden före och efter detta år. Däremot finner man af industristatistikens material för nioårsperioden 1897—1905 dels en bekräftelse på yrkesstatistikens resultat med hänsyn till landsbygdens tilltagande öfvervikt beträffande arbetarantalet under 1890-talet, dels äfven att denna tendens i sin tur aflösts af en liten förstärkning i städernas ställning sedan 1900, med den påföljd att landsbygdens ställning är en obetydlighet svagare 1905 än 1896, hvad arbetarantalet angår; för tillverkningens värde är dess tillbakagång starkare. Landsbygdens andel[1] utgjorde i procent

| | 1896 | 1900 | 1905 |
|---|---|---|---|
| af antalet fabriker | 67,01 | 65,44 | 65,69 |
| » » arbetare | 58,84 | 59,46 | 58,23 |
| » tillverkningsvärdet | 51,64 | 51,86 | 50,20 |

[1] Här och i det följande inberäknadt köpingar, som redovisas särskildt i statistiken, men om efter hvad förut visats alldeles icke utgöra någon egen grupp af samhällen.

I förhållande till folkmängden var ökningen, som man lätt kan tänka sig häraf, äfven under perioden 1897—1905 starkast på landsbygden. På 1,000 inv. kom nämligen följande antal arbetare i industri och *bergsbruk*[1]

| | landsbygden | städerna |
|---|---|---|
| 1896 | 37 | 84 |
| 1905 | 47 | 97 |

Läget förtjänar ytterligare belysas genom 1905 års just publicerade fabriksstatistik. Fördelningen 1905 var följande:

*Antalet fabriker:*

| | Antal | % |
|---|---|---|
| Städer | 4,100 | 34,31 |
| Landsbygd | 7,849 | 65,69 |
| Riket | 11,949 | 100,00 |

*Antalet arbetare:*

| | Antal | % |
|---|---|---|
| Städer | 117,371 | 41,77 |
| Landsbygd | 163,624 | 58,23 |
| Riket | 280,995 | 100,00 |

*Tillverkningens värde:*

| | Kronor | % |
|---|---|---|
| Städer | 600,557,911 | 49,80 |
| Landsbygd | 605,322,220 | 50,20 |
| Riket | 1,205,880,131 | 100,00 |

Alltså finner man att nära två tredjedelar af antalet fabriker, närmare tre femtedelar af antalet arbetare och godt hälften af tillverkningens värde faller på landsbygden. Men detta är dock ej allt, ty därtill kommer bergshandteringen, som samma år sysselsatte 31,222 arbetare, utan tvifvel så godt som uteslutande bosatta på landsbygden. Lägges sistnämnda siffra till antalet arbetare inom industrin, får man upp landsbygdens andel till 62,41 % af rikets arbetare i industri och bergshandtering.

Det faller genast i ögonen vid en blick på ofvanstående tabeller, att landsbygdens öfvervikt är störst beträffande antalet fabriker, därnäst beträffande arbetarantalet och minst med hänsyn till tillverkningsvärdet. Detta uppenbarar det förhållandet, som visst icke är något egendomligt för Sverige, att de mindre företagen ha sitt säte på landsbygden. Pr fabrik ställer sig arbetarantalet för städerna 28,6, men för landsbygden 20,8, medan produktionsvärdet pr arbetare i städerna är 5,116 kr, men på landet endast 3,699 kr — sannolikt en antydan om den starkare användningen af maskinkraft i städerna. Visserligen skulle dessa siffror sannolikt förändras ganska ansenligt, om bergshandteringen äfven kunde räknas med; men detta torde böra undvikas, ty det skulle innebära ännu äfventyrligare dubbelräkningar än för fabriksindustrin och därför ge landsbygden en högre siffra

[1] Efter resp. års medelfolkmängd. Bergverkens hela arbetarantal är räknadt till landsbygden.

än som motsvarar verkligheten. För den egentliga industrin är förhållandet i alla händelser uppenbart.

Åfven handtverksindustrin företer i hufvudsak samma fördelning som den egentliga fabriksindustrien, i det att nästan jämnt tre femtedelar (60,20 %) af hela antalet handtverkare och handtverksarbetare tillhöra landsbygden (inberäknadt köpingarna). Detta innebär en ganska öfverraskande utveckling, som tillhör de senaste 50 åren, ty dessförinnan var statsmakten som bekant i hög grad ovillig att tillåta handtverkare att existera på landsbygden, och 1850 var fördelningen af handtverkare, »gärningsmän» på landet, gesäller, lärlingar och andra arbetare i handtverkerierna enligt kommerskollegiets statistik följande:[1]

| | Antal | % |
|---|---|---|
| Städer | 24,411 | 55,7 |
| Landsbygd (inkl. köpingar) | 19,398 | 44,3 |
| Riket | 43,809 | 100,0 |

Här har alltså en omkastning ägt rum, såtillvida ganska naturlig som handtverket ju står nära den mindre industrin, hvilken alltid söker till landsbygden.

Visserligen omfatta alla dessa siffror för landsbygden äfven förstadssamhällenas industri, och i den offentliggjorda svenska fabriksstatistiken är det omöjligt att tillfredsställande skilja ut denna kategori. Men det visar sig ganska snart, att förstadssamhällena ej äro den afgörande faktorn i denna öfvervikt för landsbygdsindustrin. Förhållandet framgår af en blick på de industrier som — frånsedt bergshandteringen — representera hufvuddelen af landsbygdens industri i Sverige. De viktigaste grupperna äro:

| | Landsbygdens tillverkningsvärde 1905 mill. kr |
|---|---|
| Sågverk och hyflerier | 122,1 |
| Trämassefabriker | 51,9 |
| Mjöl- och grynkvarnar | 42,5 |
| Järn- och stålvarufabriker samt gjuterier | 39,9 |
| Pappersbruk och pappfabriker | 32,7 |
| Brännvinsbrännerier | 28,6 |
| Råsockerbruk | 26,4 |
| Mekaniska verkstäder | 24,6 |
| Snickeri- och möbelfabriker | 13,2 |
| Tegelbruk | 12,6 |
| Träkolsverk | 11,6 |
| Stenbrott, stenhuggerier och sliperier | 11,4 |
| Destilleringsverk | 10,5 |
| Bomullsspinnerier | 9,9 |

[1] Efter *Kommerskollegiets fabriksberättelse* för 1850 bil. lit. C. Såsom nämnts ofvan 71 n. 1 företer yrkesstatistiken betydligt högre siffror (55,465 för riket), och den ger städerna en mycket större öfvervikt, (61,2 %); men som förut antydts beror detta sannolikt på att häri ingår en del af fabriksindustrien.

I denna uppräkning har man förklaringen till att den svenska industrin, äfven frånsedt vår historiska bergsindustri, fortfarande är lokaliserad på landsbygden. Det sista halfva århundradets viktigaste industriella nybildningar i Sverige äro nämligen här till finnandes: trävaruindustrin, trämasse- och träkolsproduktionen, sockerbruken och brännvinsbrännerierna. Att dessa nya industrier sökt sig till landsbygden har sannolikt till ej ringa del sin orsak i det kända förhållandet, att industrin har lättare att finna plats på landsbygden ju närmare den står råvaruproduktionen, och att ju mindre förädling råvaran undergår desto starkare blir tendensen att förlägga förädlingen i största möjliga närhet af råvarans ursprungliga plats — fraktkostnaderna för råvaran sluka gifvetvis en större del af vinsten ju mindre förädling varan skall undergå. Eftersom våra nya industrier sant att säga i hufvudsak producera halffabrikat af i förhållande till sitt värde synnerligen skrymmande råvaror, är följden då tämligen gifven. En jämförelse mellan de olika stadierna i förädlingsprocessen är i detta afseende lärorik. Landsbygdens andel i tillverkningsvärdet är följande:

af brännvinsbrännerier 95 %, men af destilleringsverk 30 %;
af sågverk och hyflerier 90 %, men af snickeri- och möbelfabriker 54 %;
af råsockerbruk 77 %, men af sockerraffinaderier 14 %.[1]

För att förstå innebörden af den svenska industrins lokalisering bör man äfven ha några hållpunkter till en jämförelse med andra länder; fullt jämförbara tal äro nog aldrig möjliga i ett sådant fall, och endast några få karaktäristiska siffror kunna uttagas ur det öfverväldigande materialet. Hvad stadsbegreppets svåfvande karaktär angår, synes det ej behöfva lägga oöfverstigliga hinder i vägen, emedan begreppet knappast fattas väsentligt vidsträcktare i andra länder än hos oss. I Förenta staterna ha räknats till städer 1,158 områden med minst 4,000 inv., men de nu ifrågavarande siffrorna innefatta 1,340 områden; och t. o. m. »städerna» på minst 20,000 invånare sägas i flera fall innefatta områden som äro »mera land än stad». I Tyskland lägges gränsen vid siffran 2,000, men i Danmark följes såsom hos oss den administrativa indelningen. Vid en jämförelse synes England kunna lämnas å sido, särskildt emedan det först 1908 får en produktionsräkning[2]; men Förenta staterna enligt 1900 års folkräkning, Tyskland efter 1895 års yrkesräkning[3] och Danmark efter sin räkning af 1906 kunna med fördel ställas emot Sverige.

I Förenta staterna medtog sista folkräkningen ej grufdriften (som i stället 1902 gjorts till föremål för en särskild undersökning) hvadan materialet ganska väl motsvarar det svenska, med det i detta fall oviktiga undantaget

---

[1] Medeltransportlängden för hvitbetor är på statsbanorna (1904) 9 km i egentrafik och 6 km i samtrafik — ett tydligt tecken till den utsträckning hvari råsockerbruken söka sig till betfälten. Särskildt slående är motsatsen till *sockrets* medeltransportlängd: 256 km. i egentrafik och 257 km. i samtrafik — allt enligt 1904 års godslagsstatistik.

[2] Jfr G. U. YULE *Statistics of Production and the Census of Production Act (1906)* (Journ. of the Roy. Statistical Soc. LXX, 1907, 52 ff).

[3] En ny tysk yrkesräkning skall äga rum i år.

att äfven småföretag medtagits. Siffrorna äro följande. År 1900 var nära två tredjedelar (63,5 %) af unionens produktion, efter tillverkningsvärdet beräknad, förlagd till städer på mer än 20,000 invånare, och öfver fyra femtedelar (resp. 81,1 % och 80,1 %) af tillverkningsvärdet och af arbetarantalet tillhörde alla städerna tillsammans. För landsbygden återstod sålunda i Förenta staterna mindre än en femtedel, mot nära tre femtedelar resp. öfver hälften hos oss.[1]

Den tyska yrkesräkningen af 1895 ger ej lika jämförbara siffror. Det må vara nog att nämna, att på Tyska rikets städer tillsammans kom 1895 68,98 % af den i industrin (inkl. bergsbruk) sysselsatta befolkningen och 67,50 % af denna befolkning med anhöriga.[2] Som nyss nämnts representerade landsbygden i Sverige 62 $^1/_2$ % af arbetarantalet i industri och bergsbruk och 60 % af handtverkarnas antal, hvaraf alltså framgår att *landsbygdens* andel i Tyskland är mindre än *städernas* i Sverige.

Slutligen lämnar den i dessa dagar utkomna preliminära redogörelsen för Danmarks handtverk och industri 1906 ett synnerligen intressant och alldeles färskt material, som dock ej är alldeles lätt att jämföra med det svenska.[3] Särskildt svår blir jämförelsen genom det tydligen dominerande inflytandet från handtverket, som ju ej är upptaget i vår produktionsstatistik; så var enligt den danska statistiken mer än halfva antalet — på landsbygden nära två tredjedelar af antalet — företag alldeles utan arbetare. Af detta skäl kommer landsbygden i Danmark visserligen ej mycket lägre än i Sverige beträffande antalet företag (61,6 % af riket mot 65,7 % hos oss), men i stället så mycket lägre med hänsyn till arbetarantalet) 27,7 %, mot 58,23 eller 62,41 hos oss).[4] Det är alltså i verkligheten äfven här den skarpaste kontrast mellan våra och utlandets förhållanden. Däremot förefaller det visserligen som om den egentliga industrin i Danmark befunne sig i starkast tillväxt på landsbygden, medan förhållandet är tvärtom beträffande handtverket.[5]

Sveriges egendomliga ställning är alltså uppenbar.

---

[1] *Census of Manufactures 1900* I kap. 3 ( af W. M. STEUART) tabb. V och VI, s. CCXXI f.; jfr *Census of Population* I s. LXXXI. En ny amerikansk industriräkning företogs 1905, men åtminstone de hittills publicerade delarna däraf behandla endast unionsstaterna hvar för sig.

[2] *Die berufliche und soziale Gliederung des deutschen Volkes nach der Berufszählung vom 14. Juni 1895* (Statistik des Deutschen Reichs, Band 111, Berlin 1899, 48).

[3] *Foreløbig Redegørelse for Danmarks Haandværks- og Industrivirksomheder ved Tællingen den 12. Juni 1906* (Danmarks Statistik, Statistiske Meddelelser 4 R., 23 Bd., 3 H., Kbhvn mars 1907). Fortfarande liksom hittills synes tyvärr Danmarks industristatistik komma att sakna genomgående uppgifter om tillverkningskvantiteter och -värden, medan den å andra sidan har ett försteg framför den svenska statistiken genom indelningen af företagen i storleksgrupper.

[4] *A. st.* 50 f.

[5] Detta synes mig framgå däraf, att landsbygdens andel i antalet företag och samlad personal är aftagande, men i arbetarantalet tilltagande. Den egentliga industrin ligger i Danmark alldeles tydligt i städerna och handtverket på landsbygden; däremot är landsbygdens andel stigande i afseende på det förra men sjunkande i afseende på det senare. Jfr. *a. st.* 47 f.

Med denna framställning, som kanske synes ha ledt uppmärksamheten bort ifrån järnvägarna, ges i verkligheten förklaringen till stationssamhällenas uppkomst. Stationssamhällena äro nämligen i stort sedt nyskapade industriella medelpunkter på landsbygden. I början af denna framställning lämnades förklaringen till att järnvägarna i stället för att sprida befolkningen jämnt utefter sin linje sammandraga den till stadsliknande orter omkring stationerna. Vi stå nu inför svaret på frågans andra hälft: hvarför järnvägen på detta sätt har utplanterat industriorter öfverallt i landet i stället för att koncentrera industrin i ändpunkterna och i de gamla befolkningscentra.

Detta, uppkomsten af stationssamhällena, är något långt mera egendomligt än man vanligen föreställer sig. Till jämförelse med våra svenska förhållanden må ånyo anföras ett amerikanskt exempel. En undersökning af befolkningsutvecklingen utefter Chicago, Rock Island and Pacific- samt Michigan Central-banorna visade, att på en sträcka af 500 eng. mil mellan Detroit och Des Moines var det endast orterna närmast omkring Chicago som företedde folkökning vid 1890 års census — alla andra mindre orter hade *aftagit* i folkmängd.[1] Det är onekligen en slående motsats till denna bild man får ögonen på, om man låter blicken följa de i bilagan meddelade folkmängdsuppgifterna för de svenska stationssamhällena vid olika banor och om man håller i minnet, att de flesta af dessa orter voro utan betydelse för femtio år sedan.

Denna olikhet sammanhänger på det närmaste med den amerikanska tariffpolitikens karaktär, med den våldsamma konkurrensen i banornas skärningspunkter och ändpunkter förenad med fullkomlig likgiltighet för de små orters öde, som äro uteslutande hänvisade till en enda bana. Den svenska järnvägspolitiken företer däremot i stort sedt en ytterlig opartiskhet i detta afseende. Visserligen tillämpas på Sveriges statsbanor i ganska utpräglad gestalt den fallande godstariffen, som på något dunkla skäl är utdömd af preussiska järnvägsekonomer, men det föreligger icke hos de svenska statsbanorna den minsta tendens att ge de stora orterna något försteg framför de små genom att i särskild grad gynna trafiken mellan skärnings- och ändpunkter. Och med hjälp af samtrafikstaxan, som icke minst bidragit att skaffa statsbanorna deras behärskande ställning i det svenska järnvägsnätet, ha statens järnvägar i hög grad lyckats sätta prägeln af sin tariffpolitik äfven på de enskilda banornas trafik, så att konkurrensen enskilda banor emellan blifvit kraftigare stäfjad i Sverige än kanske i något annat land med lika många fullt privata banor. Samtrafiksaftalet har otvifvelaktigt stora brister, och särskildt har det liksom de flesta andra sammanslutningar emot konkurrens en tendens att låsa fast de bestående förhållandena. Medan det å ena sidan ger statsbanorna en uppsikt med hela järnvägsnätet, sätter det å andra sidan de enskilda banorna i stånd att binda statsbanornas händer beträffande allmänna fraktnedsättningar, som sällan konvenera enskilda banor, och det motverkar alltså en nedgång i transportkostnaderna.

---

[1] Weber 188.

Än mera olämplig är dess konserverande karaktär med hänsyn till nya trafikleder, som bli föremål för en mycket oförmånlig differentiering i jämförelse med de redan förut till samtrafiksföreningen hörande banorna. Dessa frågor höra emellertid ej hit; äfven samtrafiksaftalets brister visa dess tendens att hindra ett gynnande af stora orter som äro skärningspunkter eller mötespunkter för olika banor.[1]

Dessa tariffteknisk förhållanden inträda nu såsom en förstärkning af de många öfriga faktorer som verka för en decentralisation af Sveriges industri: den historiska lokaliseringen — ett moment hvars betydelse ännu i våra dagar knappast kan öfverskattas[2] —, den svenska industrins karaktär och hvad trävaruindustrin angår beroendet af ett annat slag af kommunikationsleder, nämligen flottlederna.

Det är emellertid ett drag hos den svenska industrin på landsbygden som måste framhållas, om ej bilden skall bli missvisande, nämligen det förhållandet, att det industriella lifvets lokala närhet till jordbruket icke skapat någon förbindelse mellan de två näringarna. På de sista åren ha börjat uppstå förhoppningar om återupplifvande af det inbördes sambandet mellan industri och landtbruk, om uppkomsten af en samhällsklass, som icke är uteslutande hänvisad till endera för sitt uppehälle. Så var förhållandet särskildt i England under hemindustrins dagar, före den industriella revolutionen i det adertonde århundradet, och ännu i dag är denna form för näringslifvet af stor betydelse äfven i flera industriellt framskridna länder, såsom vissa delar af Frankrike, Schweiz och kanske framför allt Baden.[3]

Huru härmed må ha varit förhållandet i Sverige i äldre tider låter sig icke lätteligen säga. I brukssamhällena torde ej föreningen mellan industri och jordbruk ha varit särdeles stark, ehuru den otvifvelaktigt fanns i långt större utsträckning än för närvarande. Som bekant äga vi dessutom i de flesta landskap en gammal och uthållig hemslöjd för afsalu (näringsslöjd), framför allt i Marks och Kinds härader af Älfsborgs län. Åtminstone intill midten af 1890-talet synes textilindustrin i Mark ej ha minskats i tillverkningskvantitet, ty i sin femårsberättelse för 1891—95 uppger landshöfdingen i länet att afsättningen ensamt från Mark var 9—12 mill. meter[4], medan Kommerskollegiet fyrtio år tidigare (1855) omtalar en försäljning från hela

---

[1] I *S. J.* redogör G. V. Alving för samtrafiksaftalet (IV 89 ff.). Jfr också *Ekonomiska komiténs* betänkande I (1886) 10 ff. En i minsta mån ingående behandling af tariffproblemen har jag ansett ligga utanför den föreliggande uppgiften.

[2] Detta är grundtanken i F. S. Halls utmärkta kapitel »Localization of Industries» i Förenta staternas redan flera gånger citerade *Census of Manufactures 1900* I ss. CXCI—CCXII. Jfr äfven den allmänna diskussionen af problemet hos E. A. Ross *The Location of Industries* (Quarterly Journal of Economics X, 1896, 247 ff.)

[3] Den förnämsta ifraren för denna nya industriform är furst P. Krapotkin (*Fields, Factories and Workshops*, London 1898). Se äfven P. F. Walli (Die *Dezentralisation der Industrie und der Arbeiterschaft im Grossherzogtum Baden*, Karlsruhe 1906).

[4] *H Älfsborgs län* 1891/95 s. 14.

länet, frånsedt bomullsdukar, af $14^1/_2$ mill. alnar, d. v. s. $8^3/_4$ mill. meter.[1] Ehuru alltså hemslöjden på visst sätt bevarat sin plats, är dess betydelse i nationens hushållning, som man lätt inser, ofantligt förminskad. Bomulls- och linneväfnadsfabrikerna i hela landet producerade 1855, i den mån de redovisades af Kommerskollegium, icke mycket mer än hälften af hvad som hemväfdes ensamt i Älfsborgs län, medan klädesfabrikerna (med samma reservation) väfde en kvantitet, som var mindre än en tiondel af de ylleväfnader som åstadkommos i Mark och Kind.[1] Insiktsfulla män sådana som KNUT BONDE (Handelspolitiska betraktelser, 1850) kunde då hoppas på att Sverige genom att bygga vidare på hemslöjden skulle kunna rädda sitt jordbruk och samtidigt undgå industrialismens olyckor.[2] Men sedan dess ha de svenska textilfabrikerna kanske 30-dubblat sin produktion, medan hemslöjden endast lyckats stå stilla. Då ADOLF VON ROSEN först bragte järnvägarna på tal i Sverige, nämnde han såsom en af deras fördelar den stora lättnad de skulle medföra för tillförsel af garn från Göteborg till Marks härad.[3] Egendomligt nog är det ganska svårt att påvisa några fullt tydliga verkningar i någon riktning af järnvägarna på landsbygdens hemindustri. Exempelvis skoindustrin i Kumla (Örebro län) har uppblomstrat kraftigt, om ej på grund af så åtminstone utan hinder från Örebro—Hallsbergs järnväg, medan å andra sidan maskintillverkningen af spik redan i början af 1860-talet verkade nedtryckande på tillverkningen af handsmidd nubb, en annan gammal hemindustri i samma län — allt enligt landshöfdingarnas femårsberättelser.[4] Utrotad synes hemslöjden knappast ha blifvit någonstädes, ty den besitter på de flesta ställen en rent förunderlig seghet — man kunde säga, därför att den är så oekonomisk, d. v. s. på grund af att den tid som ägnas däråt ofta ej kan få någon annan ekonomisk användning. Däremot synes det efter landshöfdingeberättelserna knappast kunna råda något tvifvel om att de förbättrade kommunikationerna på de flesta ställen ha minskat intresset för den s. k. husbehofsslöjden genom att

---

[1] *Kommerskollegiets fabriksberättelse* 1855, s. 14 f., 3. Jfr *K. Bfhdes i Älfsborgs län femårsb.* 1851/55 s. 18. I *Tullkomiténs* betänkande 1882 lämnas (I 24—36) en ganska utförlig redogörelse för näringsslöjden, på grundval af svaren på komiténs frågoformulär; och däraf vill det synas som om väfveriet i Älfsborgs län haft en depressionsperiod (dess årliga försäljningssumma uppges till $2^1/_2$ mill. kr., mot 4,600,000 kr. »förr», s. 27), men i början af 1880-talet åter var i uppgående. För tiden 1830—60 se *Finanskomiténs* betänkande (1863) 43, som visar att tiden 1855—59 å andra sidan vara en högplatå.

[2] K. BONDE *Handelspolitiska betraktelser* (Sthlm 1850) 37, 62—68. Han tillskrifver hemslöjden förtjänsten af de jämförelsevis drägliga förhållandena i svenska fabriker (65) och fordrar äfven på den grunden hemslöjdens upprätthållande. Hemslöjdens hufvudförtjänst är efter hans mening »att personen som tillverkar en vara också själf har hela vinsten af det han åstadkommit; denna grund är motsatsen till faktorisystemet, där man arbetar för en annan, under det man uppbär så mycket att man jämnt och nätt kan lefva — för att allt ytterligare arbeta för en annan» (67). Ganska märkliga ord i 1850 års Sverige.

[3] Se hans skriftliga anförande på riddarhuset $^{18}/_{12}$ 1847 (*prot.* I 394).

[4] *K. Bfhdes i Örebro län femårsber.* 1851/55, s. 29, *H Örebro län* 1856/60, s. 18, 1861/65 s. 16, 1896/1900 s. 26.

införa »köptyger» och därmed äfven bidragit att uttränga folkdräkterna, som visserligen delvis börjat försvinna redan före järnvägarnas tid.[1]

Hvilka faktorer som kunna medverka till att i framtiden åstadkomma en återförening af industri och jordbruk kan här ej upptas till undersökning. Emellertid förefaller det uppenbart att *icke* järnvägarna i och för sig äga en sådan tendens, ty såsom redan ofta har framhållits består deras främsta verkan i att befordra befolkningsagglomerationen, ej att sprida industrin jämnt öfver ett större område. Åtminstone har detta otvetydigt visat sig i Sverige. Den möjligheten är dock gifvetvis icke utesluten att automobiltrafiken i framtiden skall kunna bli i stånd att utplåna den skarpa motsats som för närvarande råder mellan orter alldeles invid nya kommunikationsleder (eller stationer) och dem som ligga några mil därifrån.

Alltnog, de nya småorterna på landsbygden äro ett hufvuddrag i bilden af vår utveckling under de sista femtio åren, eller, såsom dr E. Arosenius träffande uttryckt det, »uppkomsten och tillväxten af de många stads- och köpingsliknande samhällena är en för vår tid[2] lika egendomlig företeelse som de talrika stadsanläggningarna voro för 1600-talet».[3]

Frågar man sig då huru denna utveckling verkat i allmänt socialt hänseende så blir svaret visst icke lätt. Något rotlöst måste alltid vidlåda orter utan historia i ett land med så gammal odling som Sverige, och så torde också vara förhållandet med många af de nya orterna, främst naturligtvis de norrbottniska grufsamhällena. Industriorterna äro i kanske flertalet fall säte för ett enda stort företag, af hvars tillvaro hela orten är fullständigt beroende, så mycket mer som fabriken eller bruket i fråga vanligen äfven äger all jord i samhällets närhet. Detta medför att all makt i det nya samhället förlägges hos en enda person, och det försvårar ofta nog i högsta grad lösningen af arbetarnas bostadsfråga. Den isolering och renodling af en industri, som denna anordning innebär, medför i verkligheten ett upphäfvande af arbetsfördelningens princip, eftersom endast ett slag af arbete kan förekomma för den som vill stanna på orten. Uppkomsten af supplementära industrier — t. ex. sådana som använda kvinnoarbete, då hufvudindustrin använder mansarbete o. s. v. — skulle säkert medföra en stor nationalekonomisk och social vinst, men de synas vanligen ej förekomma i de svenska industrisamhällena. Och om då därtill kommer, att det företag hvarpå hela samhället bygger är föga stabilt eller föga bundet vid just den orten, så att det med lätthet kan nedläggas eller flyttas då konjunkturerna lämpa sig därför, såsom förhållandet i hög grad är beträffande sågverksindustrin, så kunna förhållandena lätt bli mycket betänkliga[4].

---

[1] L. De Geer *Minnen I* (Sthlm 1892) talar (131) redan vid år 1850 om »den alltmer och mer ur bruk gående blekingska nationaldräkten», och *K. Bfhde i Nyköpings län* omtalar detsamma beträffande bl. a. Vingåkersdräkten i sin femårsberättelse för 1851/55 (s. 7).

[2] Nämligen i Sverige, ej i andra länder.

[3] Statistisk tidskr. 1903, s. 113.

[4] Det sista allmänt bekanta exemplet är Ljusne stora sågverk i Hälsingland, men hvar och en som följt sågverksindustrins utveckling vet hur vanliga dessa fall äro — Mörsils och Dufeds stationer på Tvärbanan ha exempelvis genom sådana förändringar mist så godt

Å andra sidan förefaller det såsom en afgjord vinst från såväl industrins som de större städernas sida, att de två kunna skiljas åt. Det rikliga utrymmet, de låga tomtpriserna liksom åtminstone på sina ställen de lägre lefnadskostnaderna kunna tillåta en högre lefnadsstandard för arbetarna, förenad med låga arbetskostnader för industrin. Det förhållandet, att hälsotillståndet är bättre och dödligheten mindre på landet än i städerna, borde medföra att dessa orter, som stå landet nära, äfven närma sig dess dödlighetsförhållanden, men detta är dock nu af mindre betydelse än förr, eftersom äfven städerna gå med stora steg i samma riktning. När en ny sådan ort som de här behandlade kommer till stånd i en landtkommun, är ställningen vanligen ej gynnsam för upprätthållande af allmän ordning; men i föreskrifterna för municipalsamhällen synes finnas allt som erfordras för att råda bot därpå. Säkert har det svenska samhället blifvit mera mångsidigt genom dessa nybildningar, och den historiska motsatsen mellan stad och land borde allt mindre kunna hålla sig, då stadsbygden på detta sätt sprides ut öfver landet.

---

som hela sin trafik. Jfr G. H. von Koch *Bostadsförhållandena vid bruks- och industrisamhällen* (Social tidskrift VI, 1906, 177 ff.). Saken har framkallat en motion vid innevarande riksdag (*Mot. A. k.* n:o 122), som visserligen icke är värdig sakens vikt och allvar.

*TREDJE KAPITLET.*

# JÄRNVÄGARNAS BETYDELSE FÖR OLIKA INDUSTRIER.

Vill man nu söka reda på hvilka industriers utveckling järnvägarna särskildt kunna antagas ha påverkat, blir uppgiften såsom ofta antydt ganska svår. En ledtråd har man emellertid i det bekanta förhållandet, att det i alla länder egentligen är de tunga, skrymmande och i proportion till sin vikt föga värdefulla varorna som erhållit nya transportmöjligheter genom det nittonde århundradets kommunikationsmedel — lyxartiklar och dyrbarare industriprodukter ha varit föremål för världshandel i flera tusen år. Först med stora transportföretag, som kunna fördela sina utgifter efter hvilken princip som passar dem bäst, har man fått möjlighet att differentiera transportpriset efter transportartiklarnas värde och har först därigenom blifvit satt i stånd att öfver hufvud taget flytta varor som ej tåla höga transportkostnader[1]. Och dessa förhållanden måste få en alldeles särskild betydelse i Sverige med en industri baserad på mycket skrymmande bränsle och råvaror. Att malm och timmer i någon större utsträckning skulle fraktas på järnvägarna antog man dock ej vid deras anläggning, sådant trodde man för alltid vara hänvisadt till vattenvägarna, och det skulle kanske ej ha varit omöjligt att hos oss finna motstycke till den engelske järnvägschef i gamla tider, hvilken lär ha besvarat en trafikants anhållan om att få frakta kol med det harmsna utropet: »Härnäst vilja de sända gödsel»[2]. I själfva verket måste denna uppfattning omedvetet ha behärskat von Rosen, trots hans gränslösa optimism beträffande järnvägarnas möjligheter, ty annars kunde han ej gärna ha velat anlägga dem som förmedlare af trafiken mellan de inre sjöfartslederna. I stället är det järnvägspessimisten Ericson som i verkligheten tänker högt om järnvägarna då han af dem skapar ett själfständigt sammanhängande trafiknät.

I verkligheten ha de skrymmande varorna spelat en hufvudroll i transporten alltifrån järnvägarnas första dagar i Sverige. Redan 1865, det första år som både Västra och Södra stambanorna voro öppnade i deras helhet, utgjorde »skogsprodukter» mer än en tredjedel (35,4 %) af statsbanornas hela trafik, medan trä- och stenkol tillsammans representerade 5,1 %, malmen 4,3 % och spannmålen 15,3 % — dessa fyra så godt som alldeles obearbetade varor alltså tillsammans 60,1 % af hela godstrafiken. Och hvad de egentliga råvarorna — frånsedt spannmålen — beträffar har deras andel i stort sedt gått framåt på statsbanorna, i synnerhet sedan den stora malm-

---

[1] Jfr F. W. R. Zimmermann i *Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands* IV (Lpz. 1904) 202.

[2] W. M. Acworth *The Elements of Railway Economics* (Oxf. 1905) 63.

trafikens början i midten af 1890-talet, samt de förädlade varorna liksom spannmålen alltså proportionsvis minskats i betydelse. Spannmålen (inkl. mjöl o. s. v.) har sålunda tämligen jämnt sjunkit från 18,6 % af hela godstransporten 1862 till 5,2 % 1903, järn och stål (inkl. gjutgods och maskiner) från 13,02 % 1862 till 5,4 % 1903 och exempelvis väfnadsämnen från 1,5 % 1868 till 0,56 % 1903.[1]

*Masstransportens* tilltagande betydelse och behärskande ställning i nutiden kan dessutom belysas mera enhetligt på annat sätt, genom en blick på *vagnparken*. Af godsvagnarna är det i stort sedt de öppna, som utföra masstransporten, och deras andel utgjorde på statsbanorna 1905 efter antalet 69,9 % samt efter lastförmågan ännu mera (74,8 % eller nästan jämt tre fjärdedelar).[2] De täckta godsvagnarna äro till nio tiondelar styckegodsvagnar, hvadan dessa siffror visa *styckegodsets* ringa andel i godstrafiken. Siffrorna visa emellertid denna andel *högre* än den i verkligheten är, ty styckegodsvagnarnas belastningsprocent är naturligtvis lägre än den öfriga godsvagnsparkens; och styckegodset utgjorde 1904 efter vikt endast 7,7 % af statsbanornas fraktgodssiffra. Men ej nog härmed. Af *vagnslastgodset*, som omfattar sändningar på minst 2 $^1/_2$ ton, kommer så godt som alltsammans på *sändningar från 5 ton*, så att dessa utgöra 90,8 % efter vikt och 91,3 % efter tonkilometertal af statsbanornas hela fraktgodstrafik 1904.[3]

De stora varornas och sändningarnas andel är alltså öfverväldigande. De olika varuslagen förtjäna emellertid en mera ingående behandling.

De två viktigaste varuslagen på statsbanorna 1904 voro utan jämförelse malm och trävirke,[4] med en andel i statsbanornas hela godsmängd efter vikt beräknad af resp. 28,89 % och 18,88 % — alltså för dessa två varuslag ensamt 47,77 % eller nära hälften af hela vagnslastgodstrafiken. Därnäst i ordningen komma sten och jordarter, kalk, kalksten och cement med tillsammans 8,03 %, stenkol och koks med 5,50 % samt spannmål (inkl. mjöl m. m.) med 4,69 %, så att dessa fem grupper i hufvudsak obearbetade varor tillsammans representera närmare två tredjedelar (65,99 %) af statsbanornas hela godstrafik efter vikt beräknad. Och följer man stats-

[1] Anledningen till att ej 1904 och 1905 års siffror användas vid jämförelse med äldre tider är den ändrade uppställningen i den preliminära godsslagsstatistiken för dessa år, i det att sammandraget af godsslagsstatistiken 1904 (tab. 11) i motsats till föregående berättelser skilt styckegodset från resp. godsslag, medan 1905 års utgifna godsslagsstatistik ej upptager samtrafiken och därför alls ej meddelar något sammandrag. Den stora outgifna godsslagsstatistiken för 1904 (se ofvan s. 9) har återigen en helt ny godsindelning, som f. ö. också kommit till användning för *stationstabellen* (tab. 10 b resp. tab. 19) i den utgifna statistiken för 1904 och 1905.

Uppgifterna i detta kapitel om statsbanornas godstrafik grunda sig dels på de olika årgångarna af *L* samt D'AILLYS därpå byggda tabeller 8—8 b (*S. J.* I 343 ff.), dels på 1904 års outgifna godsslagsstatistik. Det bör märkas att siffrorna för 1904 i D'AILLYS tabeller af nyss angifvet skäl ej äro fullt jämförliga med dem som gälla föregående år.

[2] Uträknadt efter siffrorna i *L a* 1905 tab. 8.

[3] På grundval af *L a* 1904 tab. 10 samt 1904 års godsslagsstatistik tabb. 1 och 5 a—b.

[4] I siffran för trävirket ingå ej snickeriarbeten samt ved och torf, som äro inräknade i skogsprodukterna för äldre tider. Alla tre grupperna trävaror utgjorde tillsammans 22,46 % af godstrafiken 1904.

banestatistikens nya gruppindelning, erhålla de två grupperna trävaror, oarbetade, sågade eller tillhuggna, samt mineral, råämnen och oformade fabrikat, resp. 23,5 % och 48,5 % af hela vagnslastgodstrafiken, alltså tillsammans 72 %. Ja t. o. m. för det mera mångsidigt industriellt utvecklade södra och mellersta Sverige blir dessa två gruppers öfvervikt alldeles slående, i det de representera resp. 26,7 % och 29,8 % eller tillsammans 56,5 % af trafiken för banorna söder om Storvik.[1]

Frånsedt malmen äro alltså de oarbetade trävarorna fortfarande hufvudgodset på statsbanorna, vid beräkning efter vikt. För kanske flertalet enskilda banor som publicera statistik framträder emellertid denna de oarbetade trävarornas öfvervikt ojämförligt mycket starkare. Sålunda utgöra trävaror samt ved och torf 76 % af Halmstad—Bolmens järnvägs godstrafik (1903), 69 % af trafiken för Borås—Alfvesta (1904), 56 % vid Dalslands järnväg (s. å.) och 53 % vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg (1902). Ja, t. o. m. på Göteborg—Borås järnväg, som mer än någon annan bana tjänar textilindustrin, utgöra trävarorna (inberäknadt ved och torf) omkring halfva godstrafiken (49 % 1904), medan bomull, ull, lin och hampa utgöra endast 5 % af varornas kvantitet samt därtill en hastigt aftagande andel däraf.[2]

Vid bergslagens järnvägar träda naturligtvis andra godsslag i förgrunden, och här kan man onekligen konstatera en starkare andel för något mera förädlade varor. Särdeles mångsidig är trafiken dock ej heller i detta fall. En mellanställning mellan statsbanorna och de egentliga bergslagsbanorna intar Gäfle—Dala järnväg, där trävarorna (inkl. ved och torf) komma främst och nästan upp till statsbanornas nivå (19,1 % 1906), medan stenkol och koks (16,8 %) samt järn, stål och järnskrot (11,2 %) stå långt öfver denna.[3] Återigen Bergslagsbanans siffror ställa sig för 1905 på följande sätt (hvarvid bör märkas, att förhållandet här är i hufvudsak oförändradt sedan trafikens början):

| | | |
|---|---|---|
| malmer, alla slag | 24,02 | % |
| järn och stål, andra metaller samt skrot | 14,70 | » |
| trävaror, snickeriarbeten, ved och torf | 14,36 | » |
| papp, papper, trämassa och lump | 8,80 | » |
| träkol | 7,69 | » |
| stenkol och koks | 6,88 | » |
| spannmål, alla slag | 3,45 | » |
| kalk, kalksten, cement och kvarts | 3,41 | » |
| | 83,31 | % |

alltså lämnande för alla andra slag af gods (inberäknadt ilgods) endast 16,69 %.

[1] Efter 1904 års godsslagsstatistik tab. 4 b.

[2] Under banans första trafikår 1895 representerade bomull o. s. v. en dubbelt så stor andel (10 %).

[3] Siffrorna gälla G. D. J:s alla linjer tillsammantagna (Gäfle—Falun, Falun—Mora—Orsa och Falun—Björbo).

Det är gifvet, att förädlade fabriksvaror aldrig i vikt kunna täfla med råvaror, och såtillvida äro de meddelade siffrorna mindre upplysande än uppgifter om *värdet* af de olika slagen transporterade varor skulle vara, såvida de funnes att tillgå, hvilket ej är förhållandet[1]. Mera upplysande än de rena viktsiffrorna synas emellertid äfven *tonkilometertalen* vara, emedan de ge en tydligare bild af hvad järnvägstransporten betyder för olika produkter och hvad dessa betyda för järnvägstrafiken. Och statsbanornas godsslagsstatistik för 1904 lämnar material för en sådan undersökning. Af dess siffror kan man finna, att de tre viktigaste gruppernas andelar i statsbanornas hela vagnslastgodstrafik (egentrafik och samtrafik tillsammans) ställa sig på följande sätt:[2]

| | efter vikt % | efter antal tonkm % |
|---|---|---|
| grupp XVI: mineral, råämnen och oformade fabrikat (inkl. stenkol och träkol) | 48,5 | 54,8 |
| grupp XII: trävaror, oarbetade, sågade eller tillhuggna | 23,5 | 15,6 |
| grupp II: spannmål och produkter däraf | 5,1 | 6,0 |
| | 77,1 | 76,4 |

Ehuru alltså olikheterna äro rätt stora mellan de två kolumnerna, i det att mineraliernas roll är afsevärdt större efter tonkilometer än efter vikt beräknadt, men trävarornas ojämförligt mindre, visar det sig, att då de tre hufvudgrupperna tagas tillsammans resultatet blir ungefär detsamma hvilkendera beräkningen som kommer till användning. Det kan alltså ej finnas något tvifvel om hvilka delar af näringslifvet de svenska statsbanorna och öfverhufvud det svenska järnvägsnätet i första rummet tjäna.

Det är tydligen främst *bergshandteringen.* Att landkommunikationerna måste vara af nästan afgörande vikt för järnhandteringen i Sverige är gifvet af bergslagens själfva läge. Från järnhandteringens alldeles särskilda behof af transportmedel har man också till stor del att förklara den för våra ögon mer än underliga Rosenska planen att börja Sveriges egentliga järnvägsnät med en isolerad bit midt inne i landet, förbindande en småstad på 1,500 invånare med en betydelselös lastageplats, som ännu i dag är utan järnvägsförbindelse. Det låg för den tiden mycket i hvad som sades i en till Köping—Hult-komitén 1852 remitterad ansökan, näm-

---

[1] Det skulle vara en mycket frestande uppgift — som mig veterligen ingen försökt sig på — att beräkna olika områdens och olika godsslags andel i järnvägstrafiken efter varuvärden; på det sättet skulle man t. ex. kunna finna »handelsbalansen» för *delar* af ett land. Enda utvägen härtill vore att använda kalkylerade enhetsvärden på varorna; men denna metods erkända bristfällighet i handelsstatistiken — där dock uppdelningen af varorna är många gånger större än i den utförligaste järnvägsstatistik — inbjuder ej till vidare försök efter samma linjer. Åtminstone kan ej försöket göras i den föreliggande framställningen.

[2] Med *egentrafik* menas i denna afhandling den trafik som berör endast ifrågavarande bana. Kungl. Järnvägsstyrelsens berättelser ha länge för denna trafik användt den förvillande termen *lokaltrafik*, men synas nu vilja öfvergå till benämningen *egen trafik*. Hopskrifning af orden synes vara att rekommendera.

ligen att »sannolikt ingen trakt i Sverige funnes, på hvars produktionsförmåga så mycket afseende torde böra fästas som denna, där tillgångarna på landets främsta exportvara vore rikast, men tillika mest aflägse från kusten».[1] Hufvudfelet med detta tidigaste järnvägsförslag var alltså ej, att järnvägsnätet därmed började att komma bergslagen till hjälp, utan att man trodde sig kunna sätta denna nya transportled som medelpunkten i ett för öfrigt oförändradt och föga utvecklingsmöjligt kommunikationssystem.

Enligt den förträffliga redogörelsen i järnvägsundersökningskomiténs betänkande af 1859 kunde man beräkna, att från bergslagen behöfde vid de första egentliga järnvägarnas öppnande transporteras till öfriga delar af landet ungefär 7 % (21,250 ton) af malmproduktionen, mer än hälften (68,000 ton) af tackjärnsproduktionen och så godt som hela stångjärnsproduktionen (42,500 ton). Till dessa transporter ur bergshandteringens område kommo sedan ansenliga kraf på förflyttning mellan bergslagens olika delar, i det att — för att blott tala om transporten mellan olika län — Karlstads län förädlade mer tackjärn än det producerade och måste taga detta från Örebro län öfver Kristinehamn, medan däremot Örebro läns stångjärnsproduktion var så obetydlig, att 23,375 ton tackjärn måste utföras, hälften till Värmland och hälften åt andra håll. Västerås län led återigen liksom Karlstads län brist på tackjärn och måste ta det från Västerbergslagen i Dalarna, medan Kopparbergs län sände ut både tackjärn och stångjärn.[2]

De kommunikationsmedel som här stodo till buds voro synnerligen otillfredsställande — däri stämma alla uppgifter öfverens. Axeltransporten till lands var tydligen regeln i rent förvånande grad, af det skäl att hvarje liten masugn måste transportera sina egna förnödenheter, ofta på vägar som endast under vintertiden voro farbara, med den påföljd att en barvinter medförde ögonblicklig nedgång i produktionen.[3] I den mån transporten af bergshandteringens produkter gick landvägen har man ett ganska stort ehuru visserligen skäligen ojämnt material till bedömande af fraktkostnaderna. Gifvetvis voro forlönerna mycket växlande — uppkomsten af en fast och pålitlig prisbildning på transportväsendets område är icke den minsta af de europeiska järnvägarnas välsignelser — och man kan ej alltid känna sig fullt säker om att de meddelade uppgifterna äro typiska, men de synas trots detta icke sakna intresse.[4] Att man i landsvägstransporten hade någon tariffering — om än aldrig så klumpig — med hänsyn till varornas olika förmåga att bära kostnaden förefaller ej troligt, att döma efter det tillgängliga materialet, och lika litet att man hade någon med af-

[1] *Köping—Hult-komiténs* betänkande (1852) 17.
[2] *Järnvägsundersökningskomiténs* betänkande 22, bihang 62 f., 64 ff., 73 f.
[3] *H Värmlands län* 1861/65 ss. 20 f.
[4] Hur växlande frakterna voro framgår redan af den ytterst vida marginal som de mera samvetsgranna prisuppgifterna angifva; *Järnvägsundersökningskomitén* anger ofta en större differens än 100 % mellan minimum och maximum och påpekar särskildt (bihang s. 106) att forlönen ofta är dubbelt så stor i den ena riktningen mot i den andra.

ståndet fallande skala.[1] I större utsträckning kan ej heller någotdera gärna ha förekommit, då forböndernas egna kostnader ej liksom en järnvägs minskades med transportens längd eller omfång. Från denna synpunkt böra de samtida uppgifterna ses.

De lösryckta och till stor del partiskt utplockade uppgifterna i inlagor från intressenter för olika bansträckor måste naturligtvis efter den historiska kritikens vanliga regler utdömas. Men de första järnvägskomitéernas betänkanden synas ej i denna punkt kunna misstänkas för partiskhet, och deras uppgifter ha därför större värde. De synas därför väl förtjäna en bearbetning.

I Köping—Hult-komiténs betänkande af 1852 uppgifvas forlönerna i bergslagen växla mellan 6 och 12 sk. bko per skeppundmil, lägst i Köpingstrakten (6 sk.—6 sk. 8 rst.), högst i Filipstads bergslag (8 sk.—12 sk. à 13 sk. 4 rst.), motsvarande pr tonkilometer $10^1/_3$ till $20^2/_3$ öre. En hel del uppgifter meddelas dessutom för särskilda sträckor af en längd växlande mellan 34 och 137 km, och dessa siffror visa i hufvudsak samma förhållanden, 10 till 20 öre pr tonkm. Mera sällan meddelas uppgifter för särskilda varor, dock t. ex. för järneffekter mellan Örebro och Arboga (54 km) till en fraktkostnad af 10,9 —13,6 öre pr tonkm.[2] Äfven för så kort sträcka som 50 km är statsbanetaxans tariff 10 (som innefattar järn i sändningar på minst $2^1/_2$ ton) mindre än hälften af den minsta siffran (5,0 öre pr tonkm). Och medan man som sagdt ej har skäl att förmoda, att axeltransporten för längre afstånd företedde någon fallande skala, går järnvägstariffen nu ned till 2,57 öre pr tonkm på 300 km och 2,18 öre på 450 km, så att medelpriset i statsbanornas egentrafik 1904 var pr tonkm 2,85 öre för tackjärn och 2,89 öre för götjärn, sannolikt ej mer än fjärdedelen eller femtedelen af frakten före järnvägens tid.[3]

Sju år senare än Köping—Hult-komitén afgaf järnvägsundersökningskomitén sitt betänkande, som äfven i denna del var långt öfverlägset sina föregångares; och vare sig det nu beror på användning af ett annat prisstatistiskt material eller på att axeltransporten verkligen fördyrats på de mellanliggande åren, säkert är att dess siffror, som delvis anges såsom

[1] Jfr nedan uppgifterna för järnfrakten med dem för malmfrakten. Frånvaron af en fallande skala synes ganska väl belysas af den på sid. 88 meddelade tabellen, men blir ännu tydligare genom sammanställning af följande uppgifter i *Järnvägsundersökningskomiténs* betänkande:

| | | | rdr rmt pr ctr |
|---|---|---|---|
| Västra Vingåker— | Stockholm | (18 mil) | 1,50 |
| | Örebro | ( 5 » ) | 0,40 |
| Sala— | Falun | ($10^1/_2$ » ) | 1,25 à 1,50 |
| | Västerås | ( $3^1/_2$ » ) | 0,30 à 0,50 |
| Köping— | Stockholm | ($14^1/_4$ » ) | 1,25 à 2,00 |
| | Västerås | ( $3^1/_4$ » ) | 0,30. |

[2] *Köping—Hult-komiténs* betänkande (1852) 34.

[3] Uppgifter om de n. v. tarifferna efter 1889 års *Taxa för transporter å Statens järnvägar jämte tillhörande tariffer och afståndstabell* (Sthlm 1900) med senare tillägg (bl. a. ny godsindelning 1902), uppgifter om n. v. medelfrakter efter 1904 års godsslagsstatistik tab. 7 a.

medeltal för åren 1855—57, tyda på ännu högre fraktsatser. Här meddelas en sammanställning af dessa fraktsatser på några viktigare sträckor af olika längd, under jämförelse med tre af statsbanornas fraktgodstariffer: den högsta (tar. 1), den lägsta (tar. U) och den (frånsedt norrbottniska malmtrafiken) allmännaste (tar. 11).[1]

| Afstånd | | Sträckor | Forlöner pr ton enl. järnvägsundersökningskom. 1859 | Frakt pr ton efter statsbanornas n. v. fraktgodstariff | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Landsv. | Järnv. | | | n:o 1 | n:o 11 | U |
| Km | Km | | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. |
| 37 | 38 | Södertälje—Stockholm | 9,40—14,10 | 6,70 | 1,60 | 1,20 |
| 48 | 40 | Karlstad—Kristinehamn | 7,76—11,75 | 7,00 | 1,70 | 1,20 |
| 75 | 66 | Upsala—Stockholm | 17,63 | 11,10 | 2,40 | 1,68 |
| 104 | 88 | Kristinehamn—Örebro | 23,50—35,25 | 22,20 | 4,50 | 3,04 |
| 118 | 111 | Västerås—Stockholm | 18,80—43,24 | 17,20 | 3,60 | 2,48 |
| 118 | 114 | Upsala—Gäfle | 26,32—35,25 | 17,20 | 3,60 | 2,48 |
| 171 | 163 | Arboga—Stockholm | 29,38—47,00 | 22,70 | 4,60 | 3,12 |
| 174 | 183 | Jönköping—Göteborg | 41,13—47,00 | 24,70 | 4,90 | 3,36 |
| 193 | 155 | Västra Vingåker—Stockholm | 35,25 | 21,70 | 4,40 | 3,04 |
| 214 | 224 | Örebro—Stockholm | 61,70—70,50 | 28,50 | 5,60 | 3,84 |

Denna tabell visar, att *minimi*uppgifterna 1859 utan undantag äro högre än de fraktsatser som nu äro gällande för samma afstånd enligt statsbanornas tariff 1, alltså för de *dyrbaraste* varorna i de *minsta* kvantiteterna och för en så liten del af trafiken, att *samtliga* de fyra första tariffklasserna 1904 endast representerade 1,97 % af hela fraktgodsmängden. Tariff 11 är endast undantagsvis högre än en femtedel af 1859 års minimisiffror och sjunker i ett fall under en tiondel däraf. Det är också i högsta grad värdt att lägga märke till, att järnvägsundersökningskomiténs tabell, som upptar 80 à 90 olika transportleder, endast medtager en enda (Stockholm—Örebro) med en längd af 20 mil. Det torde ej vara förhastadt att häraf draga den slutsatsen att *landtransporter på mer än 20 mil knappast förekommo före järnvägarnas tid.* För export var alltså järnhandteringen nästan alldeles hänvisad till vattenlederna.

Järnvägsundersökningskomitén meddelar också ett rikhaltigt material beträffande transportvägar och -kostnader för särskilda varuslag, men då det ej alltid är klart af uppgifterna hvilket transportmedel som användts, så kan ej detta material i större utsträckning användas till jämförelse. Det synes dock låta sig göra att uttaga några af sifferuppgifterna för *järnmalmen.* Uppgifterna gå ut på följande frakter:[2]

[1] *Järnvägsundersökningskomiténs* betänkande, bihang 104 ff. Centnertalen äro omräknade i ton och miltalen i kilometer. Äfven för de enskilda järnvägarna har statens järnvägars tariffpris angifvits.

[2] *A. st.* bihang 107 ff. Jfr föregående not.

| | 1855—57 öre pr ctr | 1855—57 öre pr tonkm | Gällande statsbanetaxa (tar. 12). öre pr tonkm |
|---|---|---|---|
| Linde—Arboga (48 km) | 25 | 11,8 | 3,5 |
| Nora—Arboga (56 km) | 19 | 8,0 | 3,4 |
| Örebro—Askersund (56 km) | 33 | 14,1 | 3,4 |

Åfven på dessa korta afstånd är alltså fraktkostnaden för närvarande endast en tredjedel till en fjärdedel af kostnaden för femtio år sedan. Det är därför icke öfverraskande att den längsta transport malmen, frånsedt undantagsfall, ansågs kunna tåla var tre mil.[1] För närvarande torde det dubbla vara det normala (t. ex. Grängesberg—Domnarfvet) och mångdubbelt längre transporter höra till regeln, äfven frånsedt transporten för export och frånsedt de ännu ej fullt uppklarade möjligheterna af en järnvägstransport för Norrbottensmalmen till mellersta Sverige.

Då dragkraften i bergslagen med hvarje år blef allt dyrbarare och delvis nästan omöjlig att erhålla, försökte man sammanföra större kvantiteter i gemensamma sändningar, trots den svårighet detta mötte på grund af industrins decentralisation. Varorna fraktades till ett s. k. faktori där de samlades — i Örebro län funnos Nygård, Valåsen, Gelleråsen, Karlskoga och Bofors — hvart och ett för sitt särskilda område och med sin egen trafikled, på hvilken de fördes vidare till bestämmelseorten.[2] Under denna nöd på kommunikationsmedel uppstodo de egendomliga, ytterligt sammansatta trafikleder, som spelade en så stor roll i bergslagen före de nya kommunikationernas intåg. Sålunda uppstodo nu Sveriges första järnvägar — de två första i Filipstads bergslag 1849 — åtminstone ett dussintal s. k. bergslagsbanor, i allmänhet inrättade för hästkraft, vanligen på sin höjd en mil långa och afsedda att förena grufvan eller bruket med närmaste farbara vattendrag samt detta i sin tur med därpå följande farled.[3] Sålunda uppstod t. ex. Yngen—Dalagränsens trafikled, som bestod af 15 sjöar och 11 järnvägar.[4] En åskådlig bild af trafikens läge får man särskildt i Konungens Befallningshafvandes femårsberättelser för Örebro län, och såsom ett exempel bland många må här anföras hans beskrifning af läget i Lindes och Nya Kopparbergs bergslag — i öfriga bergslager var ej ställningen bättre — 1856—1860, då redan Köping—Hult-banan var öppnad mellan Örebro och Arboga. Landshöfdingen skrifver:

»Lindes och Nya Kopparbergs bergslager lida mycket af försvårade kommunikationer, särdeles den senare med sina stora tillverkningar. Sedan det blifvit omöjligt att nästan till hvad pris som helst finna dragare för

---

[1] *A. st.* bihang 62 f.

[2] *H Örebro län* 1866/70 s. 14, med årsuppgifter om varukvantiteten vid hvarje faktori.

[3] De flesta af dessa första svenska järnvägar kunna återfinnas i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förteckning öfver upphörda banor (*S* 1905 tab. 9) äfvensom några få bland ännu i trafik varande hästbanor (*a. st.* tab. 7). Det var på Fryksta (eller Fryken—Klarälfvens) järnväg som nuvarande majoren CL. ADELSKÖLD tog det bekanta »första spadtaget på de svenska järnvägarna» (ADELSKÖLD II[2] 41).

[4] Jfr *Kungl. Väg- och vattenbyggnadskåren 1851—1901* (Sthlm 1904) 37 ff., 289 ff.

utfrakten af Nya Kopparbergs bergslags effekter har af nödtvång en väg till närmaste järnvägsstation Frövi åstadkommits, visserligen icke lätt och bekväm eller lindrande transportkostnaden, men, ehuru mindre tjänlig genom sina många omlastningar, likväl görande det möjligt att utkomma med bergslagens tillverkningar. Denna utfartsväg är följande: från Nya Kopparbergs kyrka till Blåmansbäcken $^3/_4$ mil landsväg, därifrån öfver Norr- och Sörsjöarna 1 mil båtled, till Gösarhyttan 1 mil ny körväg, i Storån till Jönshyttan $^3/_8$ mil båtled, förbi Jönshyttefallet $^1/_{16}$ mil ny körväg, i Storån och öfver Rossvalen till Lindes stad $^1/_2$ mil båtled, till Vedevågs bruk $^3/_4$ mil landsväg, till Vedevågssjön $^1/_{16}$ mil ny körväg, därifrån öfver Vedevågssjöarna $^1/_2$ mil båtled, till Frövi järnvägsstation $^3/_8$ mil ny körväg, och från Frövi vidare på järnväg till Arboga.»[1] Transporten från Nya Kopparberg till Frövi, som nu är af en längd af 55 km och besörjes af Frövi—Ludvika järnväg ensam utan alla omlastningar, kräfde alltså för fyrtiofem år sedan åtta omlastningar och användning af tio olika trafikleder — och detta tillstånd var därtill en kort förut genomförd förbättring.

Den nya tidens genombrott kom i bergslagen, kan man säga, på allvar i första hälften af 1870-talet, som bekant vår största uppsvingsperiod före den sista, som tillhör åren 1896—1900. 1870-talets midt kännetecknas också af det mest forcerade järnvägsbyggandet i vår historia, och den därpå följande krisen kan nog bland annat betraktas som vår enda järnvägskris — Bergslagsbanan blef som många andra svenska banor färdig just i krisåren, med välbekant resultat för dess ekonomiska läge.[2] Under 1874 öppnades för trafik 1,027 km järnvägar, en siffra som är mer än dubbelt så stor som den för något tidigare eller senare år med tre undantag, och ökningen under detta enda år utgjorde ej långt ifrån hälften (44,2 %) af hela landets förut befintliga järnvägsnät. De öppnade nya banorna voro till alldeles öfvervägande del enskilda, med det resultat att väglängden för de enskilda banorna fördubblades under året 1874 och mellan slutet af åren 1872 och 1879 steg från 696 km till 3,736 km, en ökning på sju år med 437 %.

Bergslagen kanske mer än någon annan del af landet drog nytta af denna järnvägsifver. Under dessa år fullbordades bl. a. följande banor: Bergslagsbanan, Frövi—Ludvika järnväg, Nora—Karlskoga och Vikern—Möckelns (= Bredsjö—Degerfors) järnvägar, Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg, Östra Värm-

[1] *H Örebro län* 1856/60 ss. 18 f. Liknande uppgifter meddelas i andra af landshöfdingarnas femårsberättelser från 1850- och 1860-talen.

[2] Det är ett beklagligt bevis på bristande planmässighet i vår och de flesta andra länders ekonomi, att stora ekonomiska anläggningar, särskildt järnvägar, gärna påbörjas under de goda tiderna och därför dels ställa sig dyrare än som behöfdes, dels ock i sin mån bidraga att skärpa växlingarna mellan goda och dåliga tider samt slutligen bli färdiga till användning just då det finns minst användning för dem. Men då själfva detta psykologiska moment är en af hufvudanledningarna till vågrörelsen i det ekonomiska lifvet, är det kanske alltför optimistiskt att af förnuftsskäl hoppas på en sådan förändring att järnvägsanläggningar komma till stånd vid början af en depressionsperiod i det dubbla syftet att »skaffa arbete» och att ge den följande uppgångsperioden det redskap den behöfver. Här skulle ett planmässigt statsbanesystem ha alldeles särskilda möjligheter, om blott icke riksdagens ovilja mot genomtänkta planer och dess mottaglighet för lokalintressenas påverkan lade så stora hinder i vägen.

lands (sedermera en del af Mora—Vänerns) järnväg, Uddeholms och Nordmark—Klarälfvens järnvägar, de flesta af dessa hörande till våra viktigaste enskilda banor.

Därmed försvann äfven hela det tunga och hjälplösa transportsystemet i bergslagen. Beträffande perioden 1871—75 skref landshöfding Bergström i sin femårsberättelse: »De hittills begagnade transportleder och transportsätt för forsling af järnhandteringens materialier och produkter äro nästan helt och hållet förändrade eller på väg att blifva det genom anläggning af flera större järnvägar. . . . Vid de i föregående berättelse omnämnda faktorier och uppsamlingsställen har nästan all trafik numera upphört.»[1] Filipstads bergslags kanal, som byggts 1853—57 och samlat nästan hela Värmlands bruksrörelse, undanträngdes fullständigt af Östra Värmlands järnväg och är nästan oanvänd sedan slutet af 1870-talet. På samma sätt tog Nora—Karlskoga järnväg Timsälfvens trafik, Vikern—Möckelns järnväg ersatte Stribergs (häst)järnväg och Mora—Vänerns järnväg tog trafiken från den af 15 sjöar och 11 småbanor sammansatta Yngen—Dalagränsens trafikled.[2]

Verkningarna gingo emellertid längre än så. Först järnvägarna kunde nämligen skapa den *koncentration* af produktionen, som var en nödvändig förutsättning för modern grufdrift och järnindustri, och som äfven är ett af de mest uppenbara dragen i den svenska järnhandteringens utveckling under det sista halfva århundradet.

Må vi börja med *järnmalmsbrytningen.* Femårsmedeltalen för grufbrytningen te sig på följande sätt:[3]

| | med malmfångst arbetade grufvor | bruten järnmalm i tusen ton |
|---|---|---|
| 1856—60 | ? | 423,7 |
| 1861—65 | 500 | 453,5 |
| 1866—70 | 422 | 542,8 |
| 1871—75 | 576 | 784,7 |
| 1876—80 | 382 | 721,2 |
| 1881—85 | 496 | 874,4 |
| 1886—90 | 530 | 930,0 |
| 1891—95 | 339 | 1,517,4 |
| 1896—1900 | 339 | 2,293,9 |
| 1901—05 | 332 | 3,563,2 |

Som man ser medför den stora uppgångsperioden 1871—75 en mycket stor ökning i grufvornas antal likaväl som i produktionen, men detta förhål-

---

[1] *H Örebro län* 1871/75 ss. 12 f.

[2] *S* 1905 tab. 9. *Väg- och vattenbyggnadskåren* 37 ff.

[3] Efter *Finanskomiténs* betänkande tab. X samt *C* 1905 s. VI. Siffrorna för antalet grufvor synas gälla sådana som voro föremål för mer än s. k. försvarsarbete, men äro i hvad fall som helst ej särdeles pålitliga, emedan man ej vet hur många *grufÖppningar* som upgges såsom utgörande en grufva. Minskningen i grufantalet torde delvis bero på vidsträcktare omfång af begreppet: en grufva. Bilden af fluktuationerna är emellertid sannolikt att lita på; och t. o. m. om man skulle tänka sig grufvornas antal oförändradt, blefve brytningen pr grufva, som texten anmärker, mer än åttadubblad.

lande framstår ännu mycket starkare om man använder årssiffror. 1874, järnvägsbyggandets rekordår, är äfven här kulminationsåret, med den största brytningen före 1888 (9,221,000 ton) och det största antal grufvor som någonsin funnits (1,213, om man räknar med äfven dem som endast voro föremål för försvarsarbete).[1] De nya inmutningarna öfverges emellertid snart igen utan att produktionen nämnvärdt sjunker, och 1901—05 är brytningen mer än åtta gånger den som ägde rum femtio år tidigare.

Om grufdriftens koncentration sålunda har ett tydligt samband med de nya kommunikationerna, blir detta samband alldeles slående, då man kommer till *den* koncentrerade brytning, som skapat den svenska *malmexporten*. Med de svenska järnmalmsfyndigheternas läge var det ej långt ifrån en omöjlighet att frakta större malmkvantiteter ut till hafvet, då 20 mil äfven för mycket dyrbarare varor tycks ha utgjort axeltransportens maximilängd. Hvarken exportförbud eller exporttull skulle då ha varit behöfliga för att bevara råvaran inom landet, och deras afskaffande vid frihandelspolitikens genombrott (1855 och 1863) medförde ej heller någon nämnvärd utförsel.

Det gäller om båda de områden som producera vår exportmalm, att deras ofantliga tillgångar på mycket järnrik malm varit väl bekanta innan det fanns möjligheter att draga nytta af dem. Men utvecklingen af det ena området visar också något som redan förut blifvit påpekadt, nämligen att kommunikationerna ensamma ej alltid äro tillräckliga för att skapa ett nytt tillstånd. Grängesbergsfältets rikedomar voro ett viktigt motiv för Frövi—Ludvika och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägars tillkomst,[2] och därvid torde man ha tänkt både på exporten och på förädling inom landet. Banorna kommo till stånd 1871—73 och 1876—77, Domnarfvets järnverk blef samtidigt färdigt, men Grängesbergs malmbrytning höll sig inom mycket måttliga proportioner ännu i början af 1880-talet, och Oxelösundsbanans malmtrafik var då nästan icke existerande.[3] Men med 1880-talet kom thomasprocessens seger inom Tysklands järnindustri och därmed möjligheten af en användning af Sveriges fosforrika malmer i andra länder, om ej i vårt eget.[4] Sedan Oxelösundsbanan existerat i jämnt tio år började därför 1887 en i någon mån nämnvärd malmexport, fullständigt beroende af banans tillvaro, och 1888 nästan tredubblas exporten, samtidigt med att Oxelösundsbanans malmtrafik växer från så godt som ingenting till 42,600 ton. Och därefter följer en så godt som oafbruten stegring, tills den årliga malmkvantiteten på banan 1898 gått upp till 569,800 ton[5]. Bokstafligen hvarje ton

[1] Efter *Andra tullkomiténs* betänkande II (1891) tab. 100.

[2] Jfr den anmärkningsvärda redogörelsen i *H Kopparbergs län* 1861/65 s. 13 samt *Södermanlands län* s. å. 13 f.

[3] Malmtransporten på O. F. V. järnväg var under femårsperioden 1878—82 endast 1,694 ton.

[4] Jfr G. Cassel *Järnhandteringens utveckling till storindustri* (Ekon. tidskr. IX 1907, 151 f.), en mycket värdefull framställning af järnindustrins historia, som säkert varit välkommen för alla nationalekonomer; föreliggande framställning har den varit till stor nytta.

[5] Trafikuppgifter enligt O. F. V. järnvägs styrelseberättelser, som dock ej meddela något sådant material efter 1899. Naturligtvis har malmtrafiken både direkt och indirekt varit alldeles afgörande för banans allmänna utveckling. 1878—82 var hela godstrafiken i medeltal 54,000 ton, 1893—97 i medeltal 548,800 ton (tio gånger så mycket) och 1903 973,600 ton.

häraf går till Oxelösunds tullplats, som före 1880-talet varit af försvinnande betydelse. Oxelösund får lika hastigt en ansenlig malmexporttrafik, som nu (1905) uppgår till 664,000 ton och som skapat en liten stad på 2,000 inv.

Det andra malmexportområdet är af ännu mycket större betydelse och tillhör statsbanornas trafikområde i Norrbotten. Tonkilometertalet för järnmalmen på statsbanorna är (1904) 398,848,000 eller 42,2 % af hela statsbanenätets tonkilometertal för alla slag af vagnslastgods tillsammantagna. Ensamt de två stationerna Gellivare och Kiruna afsända tillsammans 29,1 % af hela statsbanenätets vagnslastgodstrafik efter vikt beräknadt, men efter tonkilometertal ej mindre än 41,8 %; och om man särskiljer statsbanornas egentrafik,[1] finner man att närmare *två tredjedelar* (64,4 %) af dess tonkilometertal representeras af dessa två stationers sammanlagda malmtrafik.[2]

Det är allbekant, att den moderna grufdriften i Norrbotten absolut är beroende af järnvägen, hvilket är så mycket tydligare som fyndigheterna ha varit kända i århundraden och äfven bearbetats i någon obetydlig grad ganska länge;[3] men verkningarna af de nya förhållandena äro också alltför väl kända för att behöfva skildras. För första gången i Sveriges utveckling möter man här fullkomligt amerikanska samhällen, stampade fram ur ödemarken på några få år. Uppgifterna om de nya orternas folkmängd äro något växlande, men siffran för Malmberget 1900 är satt till 5,320 invånare, för Gellivare 1905 till 2,135 och för Kiruna 1906 till 6,404. Det är visserligen ej möjligt att exakt ange folkmängden på dessa orter före järnvägens tid. Men om Kiruna vet man, att i slutet af 1901, då banan öppnades för trafik, bodde vid järnvägslinjen mellan Kalixfors och Riksgränsen 1,248 personer; och eftersom folkmängden utefter linjen, frånsedt Kiruna, 1905 var 632, torde man kanske kunna antaga, att högst 700 personer af de 1,248 invånarna utefter linjen 1901 hört till Kiruna, i hvilket fall orten niodubblat sin folkmängd på fem år. Det rätta intrycket af utvecklingens snabbhet får man, om därtill lägges att före byggnadsarbetets början 1898 i Kiruna endast lär ha funnits en enda stuga. Äfven taxeringsuppgifterna i detta märkliga samhälle (enligt bevillningsberedningens förslag för år 1906) kunna kanske vara af intresse:[4]

| | | |
|---|---|---|
| fastigheter | kr. | 3,850,200 |
| inkomst af kapital | » | 13,825 |
| » af tjänst | » | 1,991,700 |
| annan inkomst | » | 2,598,475 |
| Summa inkomst | kr. | 4,604,000 |

Öfvergår man sedan till att betrakta järnvägarnas inverkan på *järnförädlingen* finner man äfven på detta område, att resultatet framför allt blifvit

[1] Jfr ofvan 85 n. 2.

[2] Efter 1904 års godsslagsstatistik tabb. 3 och 7 a—b. Medeltransportlängden för Gellivare-malmen har satts till 205 km oeh för Kiruna-malmen till 129 km.

[3] Jfr en uppsats i en af de första årgångarna af *Järnkontorets annaler* (III 151 ff.) för 1819 och ett otryckt komitébetänkande af 1827 angående bergshandteringen i Norrbotten och *lättare malmtransport från Gellivare* (hos E. THYSELIUS *Förteckning öfver komitébetänkanden afgifna under åren 1809—1894*, Sthlm. 1896, 99 f.). Första inmutningarna i Gellivare ägde rum på 1730-talet.

[4] Uppgifterna om Kiruna benäget meddelade af stationsinspektoren S. M. HÅKANSSON.

en koncentration af industrin, en minskning i stället för en ökning af antalet företag, åtföljdt af en väldig ökning i produktionens omfång. Antalet begagnade masugnar uppgick till 226 år 1861, men började falla definitivt f. o. m. 1876, tills det nu nedgått till 129, medan blåsningstiden mellan 1861 och 1905 stigit endast från 27,638 till 34,868 dygn. I stället är produktionens ökning per masugn och dygn följande:[1]

| | Medeltillverkning per masugn ton | Medeltillverkning per dygn och masugn ton |
|---|---|---|
| 1858 | 678 | 5,89 |
| 1863 | 902 | 6,78 |
| 1868 | 1,271 | 7,70 |
| 1873 | 1,619 | 8,01 |
| 1878 | 1,766 | 9,49 |
| 1883 | 2,212 | 10,24 |
| 1888 | 2,821 | 11,47 |
| 1893 | 2,983 | 12,18 |
| 1898 | 3,719 | 13,35 |
| 1903 | 3,727 | 14,58 |
| 1905 | 4,182 | 15,47 |

Sålunda finner man att medeltillverkningen pr masugn mer än sexdubblats samt pr dygn och masugn två- till tredubblats.

För stångjärnsverken möter man i utpräglad grad samma utveckling, men siffrorna må i detta fall utelämnas, särskildt emedan stålverken t. o. m. 1873 voro inräknade bland stångjärnsverken, så att exakta jämförelser ställa sig svårare.

I och för sig visa emellertid dessa siffror icke järnvägarnas inflytande, och statistiskt är detta egendomligt nog ganska svårt att upptäcka. Det finns dock tillräckligt material af andra slag för att bedöma kommunikationernas betydelse för utvecklingen.

Sveriges järnhandtering i midten af förra århundradet synes ej ha förändrat sig mycket sedan tysksmidet infördes i början af 1600-talet, och hvad tackjärnsproduktionen beträffar ej ens sedan öfver hufvud taget blästersmidet försvann mot slutet af medeltiden.[2] Rent tekniskt torde tackjärnstillverkningen ännu i dag bygga på samma grund som alltid i vårt land, nämligen på träkolsbränning i masugn. För stångjärnsproduktionen hade däremot det gamla tysksmidet i öppen härd (härdfärskningen) redan på 1740-talet vid sin sida fått vallonsmidet (i Dannemora), likaledes med öppen härd, därtill på 1830-talet det viktiga lancashiresmidet, som populärt kan betecknas såsom vallonsmide i sluten härd, äfvensom slutligen omkring midten af århundradet franche-comté-smidet, som stod i samma förhållande till tysksmidet. För alla dessa färskningsprocesser var det gemensamt att

[1] *C* 1905 s. IX.

[2] Beträffande den svenska järnhandteringens tekniska utveckling har här närmast följts J. G. Wiborgh i *Sveriges land och folk* 642—86.

de använde träkol som bränsle; och nästan lika litet som koks i Sverige någonsin fått ersätta träkol vid tackjärnsproduktionen, har »puddlingen» med stenkol som bränsle fått användning vid välljärns-(stångjärns-)tillverkningen. Däremot skedde just i senare hälften af 1850-talet införande i Sverige af den då fullkomligt nya bessemermetoden, som i viss mån befriar från hänsyn till bränslet, emedan värmen alstras af ämnen som ingå i självfva järnet.

Delvis beroende på bergverkslagstiftningen, som noga reglerade särskildt afsättningen af tackjärnet, men framför allt beroende på kommunikationsförhållandena, var järnindustrin till ytterlighet decentraliserad. Nästan i första rummet synes den ha reglerats af skogstillgången för kolning, på grund af omöjligheten af att forsla träkol; men heller icke malmen kunde transporteras långt med dragkraft, och t. o. m. tackjärnstransporten stötte på stora svårigheter där man ej hade vattendrag att tillgå. Om själfva tekniken[1] lika väl som lagstiftningen lade hinder i vägen för en koncentration, så blefvo hindren sålunda oöfverstigliga på grund af transportförhållandena. Med ett ganska träffande uttryck kallades tidens järnindustri i en af koncessionsansökningarna för Bergslagsbanan en »hemslöjd».[2] Alla tidens framställningar visa oss också bergslagen öfversållad af små masugnar och små bruk, placerade öfverallt där malm, skog och drifkraft stodo att få i de anspråkslösaste dimensioner, men på grund af sin ringa produktionsförmåga ur stånd både att införa en tekniskt tillfredsställande förädling och att affärsmässigt drifva produktion för export.[3] Järnindustrin var ej blott en industri för sig själf, utan äfven ett appendix till jordbruket, något som socialt kunde ha sina fördelar, men som naturligtvis uteslöt produktion i stor skala.

Den tendens till koncentration som uppenbart inträdde i midten af århundradet sammanhängde dels med den restriktiva brukslagstiftningens successiva afskrifning under perioden 1835—1859,[4] dels med de nya produktionsmetodernas inträngande; men det är betecknande för smådriftens uthållighet att just franche-comté-smidet, den sist införda af de nya metoderna, fick den största spridning på 1860-talet, på grund af att det innebar en förening af vällugn och härd, medan en vällugn efter lancashiremetoden kräfde tillvaron af 3—4 härdar — ett större antal än de små bruken kunde hålla i gång.[5] Kommunikationernas tillstånd tillät fortfarande icke en koncentration.

Men järnvägarna kommo, och därmed försvann hindret för den koncentration, som då från alla håll kräfdes och eftersträfvades.

[1] Jfr Cassel *a. st.* 146.

[2] *Bergslagernas järnvägsaktiebolag* 14. Landshöfdingen i Örebro län (*H Örebro län* 1861/65 s. 14) talar i samma mening om bergshandteringen som en »folknäring».

[3] Detta tillstånd framgår exempelvis ur bergslagslänens höfdingars femårsberättelser under 1850- och 1860-talen, Järnvägsundersökningskomiténs betänkande, *Skatteregleringskomiténs* betänkande (1876) 109, järnvägspetitioner o. s. v.

[4] Jfr *Finanskomiténs* betänkande 37 f., *H Örebro län* 1861/65 s. 14, *H Västmanl. län* 1856/60 s. 30.

[5] Jfr *Sveriges land och folk* 666.

Att koncentrationen kunde genomföras, t. o. m. i större utsträckning än som plägar vara fallet för en järnindustri som i likhet med den svenska fortfar att bygga på träkol såsom bränsle, det beror uppenbarligen på järnvägarna, som ha hufvudförtjänsten af att bränsleproblemet blifvit löst för produktionen af svenskt kvalitetsjärn.

1857 påpekade Nils Ericsons förnämste medhjälpare, d. v. bergmästaren C. O. Troilius,[1] att skogsprodukterna äro dyrast i malm- och tackjärnsdistrikten samt att priset aftager ju längre man kommer därifrån; och han slöt därifrån till en begynnande brist på brännmaterial för järntillverkningen. Produktionen byggde som vi sett ännu på hemkol, och järnvägsundersökningskomitén, där Troilius var ledamot, ansåg, såsom alla andra, att en hufvudorsak till decentralisationen var omöjligheten af att på annat sätt erhålla tillräckligt med *skog*, d. v. s. träkol. Det anmärkningsvärda är emellertid komiténs förslag till problemets lösning. Det var att bringa malmtrakterna i förbindelse med segellederna och indirekt med hafvet samt att på detta sätt *antingen* möjliggöra tillgång på stenkol, som kunde ersätta träkolen, och därigenom behålla järnhandteringen i bergslagen, *eller* att föra malmen till skogstrakterna och sålunda flytta bort järnförädlingen från dess gamla hemort.[2] Däremot tänkte sig *icke* komitén möjligheten af träkolstransporter i större skala eller på längre afstånd.

Industrins lokalisering har emellertid ej blifvit väsentligt förändrad, utan det är i stället träkolstransporten som inträdt och möjliggjort dess fortvaro i större skala och oberoende af de lokala skogstillgångarna. Dalarne, Gästrikland, Västernorrland, ja äfven nordligare delar af landet ha genom järnvägarna blifvit i stånd att förse järnindustrin med dess bränsle. Häri ligger otvifvelaktigt en af de viktigaste insatser, som bergslagens och Norrlands järnvägar gjort i det svenska näringslifvets utveckling, ty det är svårt att se hur den mellansvenska järnindustrin utan detta kunde ha lefvat kvar i sina historiskt gifna former, än mindre hur den skulle ha kunnat konsolideras så som nu skett. Hvad träkolsproduktionen och -transporten betyda från såväl industrins som skogsbrukets och transportförhållandenas synpunkt skall strax närmare uppvisas.

Af hvad som sagts angående den genomgående koncentrationstendensen inom hela den svenska bergshandteringen under det sista halfva århundradet bör man kunna sluta, att järnvägarna burit frukt egentligen i å ena sidan utvidgandet och å andra sidan nedläggandet af äldre företag, men däremot endast undantagsvis i uppkomsten af nya bruksanläggningar. Så är också förhållandet. Såsom naturligt är beträffande företagen inom vår enda historiska industri äro de svenska järnbruken i det alldeles öfvervägande antalet fall sekelgamla anläggningar, de flesta sannolikt tillkomna efter den stora uppryckning, som innebars i tysksmidets införande i början af 1600-talet. De fall då fullständigt nya järnbruk hos oss upptagits under de sista femtio åren äro lätt räknade, ty också anläggningar hvilkas upp-

---

[1] [C. O. Troilius] *Jernvägarne och jernhandteringen* (Sthlm 1857) 4.

[2] Annorlunda kan jag ej tyda komiténs visserligen något oklara konklusion s. 26.

blomstring tillhör de allra sista årtiondena gå i allmänhet flera hundra år tillbaka i tiden.

Till de få nya företagen höra emellertid de viktigaste af dem alla, Sveriges två förnämsta järnverk, Domnarfvet och Sandviken, och om dem bägge gäller, att de uppenbart och i mer än ett afseende äro en följd af järnvägarnas tillvaro.

Hvad nu först det äldre af dem, Sandviken, beträffar är det såsom bekant ett resultat af G. F. Göranssons banbrytande experiment med bessemermetoden, som under hans ledning äfven ekonomiskt medförde mycket gynnsamma resultat, men som trots detta ej fått någon dominerande ställning i den svenska järnindustrin. Hans försök försiggingo vid Edskens masugn och Högbo bruk, bägge utan moderna kommunikationsmedel; men då arbetena började bära frukt, blef det nödvändigt att för det nya verk, som behöfdes, välja en plats, som ägde förbindelse med världssamfärdseln. Nästan den enda samfärdselsled som då kunde komma i fråga var den tre år förut öppnade Gäfle—Dalabanan. »På det ställe, där järnverket nu ligger», säger J. Hyberg, »fanns vid 1862 års ingång ingenting annat än en skogbevuxen grusås utefter den vik af Storsjön i Gästrikland, som på de gamla sockenkartorna betecknades med namnet Sandviken. Vid vikens norra ända var denna grusås genomskuren af Gäfle—Dala järnväg. De enda boningar som funnos där voro en liten järnvägen tillhörig banvaktarstuga samt ett stycke därifrån en ensam, förfallen bondgård. En eller annan i barrskogen undangömd kolbotten var allt som erinrade om att i orten drefs något bergsbruk.»[1] Denna öde plats ägde däremot 1900 6,074 invånare, och Sandvikens årsproduktion uppgår nu till omkr. $5^1/_2$ mill. kronor. I hvilken utsträckning järnverket är beroende af sin järnvägsförbindelse kan man få ett intryck af, då man vet, att bruket med järnväg erhåller bl. a. (1906) 34,802 ton stenkol, 20,678 ton träkol och 32,878 ton malm, åtminstone hvad träkol angår verkets hela råvarubehof.[2]

För Sandvikens uppkomst är dock lösningen af ett stort tekniskt problem hufvudsaken, och järnvägens roll inskränkte sig till att bestämma, hvar industrin skulle komma att lokalisera sig; ej heller kunde möjligheterna för träkolstillförsel vara hufvudsaken för ett bessemerverk. Beträffande Domnarfvet är järnvägens inverkan af större så att säga principiell betydelse. Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag ägde nämligen på 1860-talet icke mindre än 19 olika bruk för järn- och ståltillverkning, spridda öfver bergslagen[3] — ett betecknande exempel på industrins dåvarande decentralisation. Först Bergslagsbanan var i stånd att skapa förutsättningarna för en järnindustri i stor skala. År 1870 kom frågan om ett sådant stort

[1] Hyberg 159. Från detta arbete, som stöder sig på meddelanden från bruken, ha tagits flera af de följande uppgifterna om de olika järnverkens historia och nuvarande produktion vanligen under jämförelse med uppgifterna i bihanget till *Järnvägsundersökningskomiténs* betänkande (79—96) angående tillverkningskvantiteter m. m. för hvarje särskildt svenskt järnverk 1855—57.

[2] Efter Gäfle—Dala järnvägs trafikredogörelse (1906) tab. 12. Jfr *Skogskomiténs* betänkande (1899) III 382.

[3] Hyberg 85.

järnverk på tal alldeles samtidigt med uppkomsten af planerna på Bergslagsbanan; 1873 innan ännu banan var färdig började anläggningen vid Domnarfvet och 1878 sattes verket i gång. Domnarfvets järnverk är i allt väsentligt beroende af sin järnvägsförbindelse för tillgång på såväl träkol — i den mån det ej brännes på platsen — och stenkol som malm. Malmen (85,798 ton 1905) kommer i främsta rummet (till närmare fyra femtedelar) från Grängesberg (64 km på Bergslagsbanan) men äfven från andra håll, medan träkolen (20,244 ton) komma öfver Falun och Borlänge från fem olika orter i Dalarne, stenkolen öfver Gäfle och den färdiga varan går ut öfver Gäfle och Stockholm.[1] Som bekant är Domnarfvet Sveriges största järnverk — det uppges vara det största träkolsjärnverk i världen — och dess årsproduktion har ett tillverkningsvärde af 7 mill. kronor. Domnarfvets brukssamhälle ägde 1900 4,227 inv., hvartill dessutom på visst sätt kan räknas Borlänge köping (1,192 inv. 1906).

Att redogöra för hvilka öfriga svenska järnverk som för sin moderna uppblomstring äro beroende af sin järnvägsförbindelse skulle föra alltför långt och erbjuder äfven svårigheter. Ju mer man intränger i materialet, dess oftare tycker man sig finna att ett uppsving inträder efter järnvägsanläggningens tillkomst; men i många fall är det dock ej möjligt att företaga annat än gissningar, och en uppräkning skulle vara af jämförelsevis ringa intresse, då man ej är i stånd att säga *på hvilket sätt* järnvägens uppmuntrande inflytande gjort sig gällande.

Några fall må dock nämnas. Hofors stora järnverk vid Gäfle—Dalabanan är visserligen det äldsta i Gästrikland, härstammande från början af 1600-talet, men äfven här blef en koncentrerad produktion möjlig först efter järnvägsanläggningen, som tillät träkolets samlande på en enda punkt. Vid samma bana finner man också en stark utveckling af Forsbacka sedan början af 1870-talet. Bägge dessa verk erhålla sina behof af malm (16—22,000 ton), träkol (14—17,000 ton) och stenkol (8—10,000 ton) genom järnvägen.[2] Af norrländska järnbruk som möjligen påverkats af Norra stambanan, må nämnas Horndal och Vij bruk (vid Ockelbo), det senare med ett valsverk från 1885. I Dalarne märkes utom Domnarfvet framförallt Avesta, det urgamla kopparverket, som nu uteslutande är järnbruk och hvars uppblomstring egentligen går tillbaka till 1883 — sedan Södra Dalarnes järnväg blifvit färdig 1881. Af järnverken i södra Dalarne och Västmanland är det särskildt Nyhammar, som uppgifves ha fått ett stort uppsving under de senaste åren genom Stockholm—Västerås—Bergslagens sista, ännu ej fullt afslutade utlöpare (Engelsberg—Vansbro). Vid Frövi—Ludvika järnväg märkas Bångbro — anlagdt alldeles samtidigt med banan, 1871—74 — och Storå, vid Askersund—Skyllbergs järnväg Skyllbergs bruk samt vid Nordvästra stambanan Hasselfors bruk.[3] Vid Östra stambanan i närheten af Boxholms station anlades

[1] På grundval af *B:sB* (1905) tabb. 11 och 14.

[2] Se not 2 föreg. sid.

[3] Se beträffande de två sista A. W. Edelswärd *Några anteckningar om jernvägarnas inflytande på jordbruket, näringarna och byggnadsverksamheten under de 25 första åren af deras trafikerande* (Landtbruksakademiens handlingar och tidskrift XXI, 1882, 78 f.).

Flemminge järnbruk alldeles samtidigt med banan (1873) och nära Moheda station vid Södra stambanan Torps bruk 1860—61, likaledes samtidigt med järnvägen. I Värmland märkas de bägge mycket viktiga järnbruken Bofors och Strömsnäs (Degerfors), beroende af hvar sin af Nora—Karlskoga järnvägs två linjer (Ervalla—Otterbäcken och Bredsjö—Degerfors), det senare äfven af Nordvästra stambanan; den smalspåriga linjen Bredsjö—Degerfors (den gamla Vikern—Möckelns järnväg) är nu emellertid på väg att nedläggas, och genom ett spår fram till Ervalla—Otterbäcken skall inom kort Strömsnäs bruk bli mera likställdt med Bofors i afseende på transportleder. Snarare såsom två exempel bland många än såsom uttryck för ett enastående beroende af järnvägarna må några ord sägas om dessa två bruk.[1]

Både Bofors och Degerfors gå tillbaka till midten af 1600-talet, men om dem båda gäller, att deras moderna skaplynne och omfattning — hvad Bofors beträffar är detta framförallt förhållandet med det ryktbara kanongjuteriet — tillhör tiden efter sedan de nya kommunikationslederna blefvo färdiga, d. v. s. resp. slutet och början af 1870-talet. Dessförinnan begagnade sig det åtminstone på 1850-talet nästan betydelselösa Bofors af en kanalled till Björkborn och därifrån af Kristinehamn—Sjöändans »bergslagsbana» för utfrakt till Kristinehamn, men verket var då uteslutande hänvisadt till hemkol. Degerfors synes vid den tiden ha varit ej mycket mera betydande, hänvisadt till axeltransport af malm från Nora bergslag och af järn till Kristinehamn.[2]

Numera gäller för båda verken, att de hämta sin malm i första rummet från Nora bergslag på Nora—Karlskoga järnvägar — egentligen från Striberg (45—43 km) och Dalkarlsberg (33—39 km), därnäst hvad Degerfors beträffar från Grängesberg (137 km) och Persberg (79 km öfver Kristinehamn och Nordvästra stambanan), och slutligen för båda från Tuollavare malmfält i Norrbotten med omlastning i Narvik och Göteborg samt därifrån på kanalbåt till Otterbäcken resp. Kristinehamn, där det ånyo omlastas på järnväg. I afseende på malmen har dock järnvägen icke medfört någon mera djupgående förändring, eftersom hufvuddelen nu som förr hämtas från Nora bergslag och ej på vidare långa afstånd. Däremot är träkolstillförseln absolut beroende af järnvägen, och hela driften skulle vara omöjlig denna förutan. Bofors behöfver årligen omkr. 17,000 storstigar träkol, d. v. s. 10,200 ton. Till Bofors kommer så godt som alltsammans från Dalarne och Norrland med mycket dryga transportkostnader — 6—9 kr pr storstig, d. v. s. 20—25 % af priset, frånsedt afstybbningen (värdeförminskningen genom transport), som beräknas till 3—4 % på nära håll, men ända till 12 % på längre afstånd. Stenkol kommer numera den kombinerade vägen från Göteborg sjöledes till Otterbäcken, resp. Kristinehamn, och därifrån på järnväg — Degerfors försökte en tid med järnvägstransport hela vägen, men har åter-

---

[1] Enligt uppgifter benäget meddelade af de två järnbrukens disponenter, hrr B. Wijkander och E. Odelberg.

[2] För 1855—57 uppges Bofors' (Björkborns) produktion till summa $42^1/_2$ ton och Degerfors' till 300 ton stång- och manufakturjärn (*Järnvägsundersökningskomiténs* betänkande, bihang 87 f.).

gått till denna, ursprungliga transportled. Hvad slutligen den färdiga varan beträffar går denna alltid vintertiden och, hvad krigsmateriel från Bofors vidkommer, vanligen äfven sommartiden på järnväg hela vägen — exportgods öfver Laxå till Göteborg — men sommartiden användes eljest den kombinerade vägen, som trots otillfredsställande omlastningsförhållanden i Otterbäcken gör frakten sommartid omkring 2 kr billigare pr ton än vintertiden.

Denna rent sakliga beskrifning af de olika kommunikationsmedlens betydelse för ett modernt järnbruk afser egentligen endast att ge en åskådlig bild af produktionens och kommunikationernas sammanhang, ej att bevisa några vissa satser. Emellertid framgår däraf icke desto mindre tydligt, att så länge Sveriges järnindustri är beroende af träkolet såsom bränsle — vissa tecken tyda ju på, att en annan tid kan stunda — har järnvägsförbindelsen sin förnämsta betydelse från träkolstillgångens synpunkt, men att den från denna synpunkt också är ett verkligt lifsvillkor. Frånsedt den norrbottniska malmen torde man kunna antaga att de flesta järnbruk ännu hämta en öfvervägande del af sitt behof från jämförelsevis närliggande grufvor eller också genom billigare kommunikationer än järnvägar, och äfven för färdiga produkter kunna vattenkommunikationer eller rättare sagdt kombinerad transport vara möjlig, liksom denna nästan alltid ställer sig icke obetydligt billigare. Men intet af detta lämpar sig för träkolet, hvars transportlängd dessutom växer och, som strax skall visas, äfven bör växa med hvarje år som går.

Hufvudanledningen till järnvägens oumbärlighet från träkolstransportens synpunkt kan sägas vara, att träkol ej gärna tål vid omlastning, emedan det därvid lider en värdeförminskning som stundom närmar sig värdelöshet — och de sammansatta transportlederna under sådana förhållanden nästan äro ur räkningen. Ju mindre bergslagens skogar bli i stånd att förse sin egen järnindustri med erforderligt bränsle för kolning, desto mera blir då denna industri beroende af möjligheten till en billig järnvägstransport öfver ett mycket stort afstånd.

Det är emellertid ej nog med att träkolstillverkningen har den största betydelse för industrien. Äfven för en rationell skogsvård kan den sägas vara icke långt ifrån ett lifsvillkor. Endast genom kolning kan man göra ekonomiskt fruktbärande de massor af skogsaffall, som alltid, men särskildt efter afverkning, bli liggande i skogarna och som äro ett af de farligaste hindren för skogens återväxt. Fackmännens uppfattning af kolningens betydelse för en god skogsskötsel framgår tillräckligt tydligt däraf, att skogskomitén 1899 efter en förklaring att öfverafverkning är rådande på ojämförligt största delen af de enskildes skogar — som utgöra $94^1/_2$ % af hela skogsarealen — i mellersta Sverige, likväl fäller det slutomdömet, att återväxten i bergslagen är ganska tillfredsställande på grund af den ännu bibehållna mycket omfattande kolningen.[1] Men i hvilken utsträckning det ännu syndas med afseende på skogsaffallets kvarlämnande i de norrländska

[1] *Skogskomiténs* betänkande (1899) I 66, jfr 61, 59.

skogarna torde vara allmänt bekant, och följaktligen är det af grundläggande betydelse att sprida träkolstillverkningen öfver så stor del af Norrland som möjligt. För detta ändamål fordras dels lämpliga flottledstariffer och dels alldeles särskilda möjligheter till billig järnvägsfrakt.[1]

Äfven från järnindustriens sida är frågan om fraktkostnaderna mycket ömtålig. Det oföränderliga stora afdrag från kolarens inkomst som fraktkostnaderna medföra kommer denna inkomst att fluktuera långt starkare än afsättningspriset — enligt uppgift mellan 5 och 9 kr pr storstig, då priset i bergslagen vid bruken växlar mellan 24 och 28 eller 30 kr — och följden blir att kolningen ofta minskas våldsamt och priset lika hastigt springer upp. Då lancashiresmidet medför ungefär dubbelt så stor träkolsåtgång som martinsmidet, drabba dessa ojämnheter framförallt lancashireverken.

Träkolsproblemet erbjuder emellertid stora säregna svårigheter. Frånsedt flottningen af kolvirke ned till bassänger vid järnvägen är det afstånd från järnvägslinjen ganska litet, inom hvilket framforsling af träkol anses ekonomiskt lönande, som man lätteligen inser; det uppgafs för några årtionden sedan till 2 mil[2], men synes nu vara ännu mindre, endast 1—1½ mil[3] — enligt ett antagande, som redan förut framlagts, medföra de nya kommunikationsmedlen snarare en förhöjning än en nedsättning i sådana fraktkostnader, som bero af mera primitiva transportförhållanden. Därtill kommer, att framforsling af kolet endast kan äga rum vid slädföre, hvaraf följer, att hela denna ytterst skrymmande transport koncentreras på årets fyra första månader. Följden häraf blir behofvet af en mycket stor vagnpark — på de sista åren ha statsbanorna infört särskilda vagnar för detta ändamål — som kommer till forcerad användning i den ena riktningen, och som följaktligen drar med sig en lika forcerad returfrakt af tomvagnar med däraf följande ökning af trafikkostnaderna äfvensom försvårande af trafiken på mellersta Sveriges banor.[4] Här föreligger uppenbarligen ett af Sveriges viktigaste trafikproblem; och Örebro—Krylbo-banan kan anses fylla en tillräckligt viktig uppgift, om den — som förhållandet lär vara — har satt statsbanorna i stånd att manövrera denna obekväma transport, äfven om de trakter banan passerar komma att förbli ganska oberörda af dess tillvaro.

Huruledes järnvägarna hittills verkat på träkolstillverkningen är som vanligt ej lätt att exakt angifva, i synnerhet som träkolsproduktionen endast några år varit upptagen i den officiella fabriksstatistiken. Det är dock uppenbart af flera tecken, att kolningen troget följer järnvägarna och är på väg att utsträckas till allt flera delar af Norrland. Jägmästarna i flertalet

---

[1] Jfr S. Kempe *Några ord om Norrlands skogar* (Ekon. tidskr. VIII, 1906, 3 ff.).

[2] Edelswärd 79 f.

[3] Så bl. a. enligt jägmästaren i Norra Ångermanlands revir i hans svar till skogskomitén 1899 (*Skogskomiténs* betänkande III 95). Öfveringeniör J. A. Brinell uppger nu ungefär samma afstånd, 1¼—1½ mil (*K. prop. 1907* n:o 107 s. 186).

[4] Jfr E. von Friesen i *S. J.* III 254 ff. På grund af träkolens stora volym ställer sig förhållandet mellan vikten af full last (L) och vagnens vikt (W) ovanligt ogynnsamt i detta fall; L : W är vid de under 1904—1906 anskaffade träkolsvagnarna L 4 utan broms 1,31 (s. 257) mot exempelvis 1,76 vid de vanliga styckegodsvagnarna G 3 (s. 239), 2,77 vid virkesvagnarna utan väggar och svängel NN 3 (s. 269) och 3,21 vid malmvagnarna M 2 (s. 263).

norrländska distrikt påpeka i sina svar till skogskomitén 1899 kolningens utbredning utefter järnvägslinjerna. Enligt 1905 års fabriksstatistik intar äfven Västernorrlands län numera ett ansenligt rum i träkolstillverkningen med en produktion som utgör nära 13 % af hela landets; länet är det tredje i ordningen med hänsyn till produktionens omfång, betydligt efter Kopparbergs och äfven efter Gäfleborgs län, men framför Örebro län. Träkol är också ett af de mycket få godsslag, af hvilka statsbanorna norr om Storvik afsända betydligt större kvantiteter än de mottaga; af de 102,000 ton som 1904 afgingo från norrländska statsbanestationer, var allt utom omkr. 3,000 ton destineradt till stationer i mellersta Sverige.[1] Träkolskvantiteter afgingo samma år från Norra stambanans stationer från och med Nyåker i Västerbottens län samt i större utsträckning från och med Graninge i Västernorrlands län ända ned till Storvik; ja t. o. m. i Norrbotten ha järnvägarna lyckats framkalla den välbehöfliga träkolsbränningen. Så afgick 1904 en mindre kvantitet från Ljuså på Gellivare-banan, och under mars till maj 1906 sändes äfven något litet träkol från Afvafors (norr om Boden) till Uttersberg i Västmanland — en transport på 1,100 km.[2]

Siffrorna för tonkilometer och medeltransportlängd visa också tydligt den starka tillväxten i träkolens transportlängd äfvensom dess absoluta storlek. En jämförelse med stenkolstransporten, som kvantitativt vuxit mycket starkare, är i detta hänseende lärorik, i det de två varorna i statsbanetrafiken nästan bytt plats under perioden 1879—1895, då deras medeltransportlängder äro kända; de utgjorde i km för

| | stenkol | träkol |
|---|---|---|
| 1879 | 81 | 46 |
| 1895 | 44 | 102 |

och sedan 1895 har träkolens medeltransportlängd stigit ännu mycket högre, nämligen i samtrafik, som är närmare nio tiondelar af hela trafiken — inom parentes ett tecken till att varan går till bergslagen — till 241 km och i statsbanornas egentrafik till 118 km, medan stora kvantiteter gå ända till 700 km. I jämförelse härmed betyder det mindre att transportkvantiteten på statsbanorna visade en med produktionen parallell, ganska afsevärd, ehuru förmodligen tillfällig nedgång mellan åren 1901 och 1904.[3]

Man finner alltså, att järnvägarna samtidigt med att de skapat existensmöjlighet för järnindustrin inom dess gamla område och med långt gynnsammare förutsättningar än förut äfven varit af den största betydelse för en rationell skogsvård genom skapande och uppmuntran af träkolsproduktionen.

[1] 1904 års godsslagsstatistik tab. 4 a uppger visserligen att banorna norr om Storvik äro mottagare af 50,000 ton träkol, men häraf gå öfver 48,000 ton till Storvik och Ockelbo f. v. b. till Gäfle—Dala och Dala—Hälsinglands järnvägar. Af det som ej på järnväg lämnar Norrland (d. v. s. landet norr om Storvik) går nästan allt till Stugsund, kanske för sjötransport därifrån.

[2] Denna trafik har ej upprepats i år, men detta på grund af att en betydligt större kvantitet nu går till Karlsviks nya järnverk vid Luleå (uppgifter benäget meddelade af stationsmästaren O. S. Friberg).

[3] Transportkvantiteten på statsbanorna var 217,852 ton 1901 mot 168,875 1904, med ett fall från 3,24 % till 1,90 % af hela godsmängden.

I långt mindre sammanhang med järnvägarna står den öfriga väldiga *trävaruindustrin*. Trävaruindustrin går som bekant i sin nuvarande gestalt tillbaka till åren omkring 1850, och grunden var alltså lagd innan ännu Sverige och allra minst Norrland ägde några järnvägar. För transport af själfva timret intaga också järnvägarna alldeles obetingadt en jämförelsevis underordnad plats — den regelmässiga och naturliga transporten sker här på flottlederna. Tyvärr saknas en vederhäftig statistik ej blott — med vissa undantag — för flottledernas trafik utan t. o. m. för deras längd och alltså än mer för det flottade timrets medeltransportlängd. De sakkunniga beräkningar till hvilka man äger tillgång kunna ej göra anspråk på större noggrannhet, men de visa i alla händelser hvilket ofantligt transportarbete flottlederna representera. I Väg- och vattenbyggnadskårens minnesskrift beräknas flottledernas längd endast i Dalarne och Norrland 1901 till 18,000 km, alltså mer än en och en half gånger hela svenska järnvägsnätets utsträckning vid samma tid.[1] Professor A. G. Högbom uppgaf 1898 fraktkvantiteten på ensamt de norrländska flottlederna till 30 mill. timmer om året och beräknade medeltransportlängden till 15 mil. Med användning af det vanliga reduktionstalet af stockantalet till viktsiffror (en stock beräknad till 200 kg) kommer man till ett samladt tonkilometertal för ensamt de norrländska flottlederna omkring år 1900 af 900 millioner. Då man nu vet, att statsbanornas tonkilometertal för 1900 endast uppgick till knappt 800 mill. och hela svenska järnvägsnätets till mindre än 1,500 mill., finner man alltså att de norrländska flottlederna representera ett transportarbete som är större än statsbanornas och omkring tre femtedelar af det svenska järnvägsnätets.[2] Siffrorna blefve gifvetvis ännu betydligt högre om äfven det öfriga Sveriges flottleder kunde tas med i beräkning. Ensamt Klarälfvens vattenområde representerade enligt allmänna flottningsföreningens uppgifter under femårsperioden 1892—96 i årligt medeltal $1^1/_4$ mill. timmer, motsvarande $^1/_4$ mill. ton; och enligt en annan uppgift utgjorde de värmländska flottledernas trafik 1895 $2^1/_2$ mill. timmer, d. v. s. $^1/_2$ mill. ton.[3]

Transportkostnaderna ställa sig också helt naturligt ojämförligt lägre på flottlederna än på järnvägarna. Enligt en beräkning[4] ställde sig siffrorna pr stock på följande sätt:

| | km | Flottningskostnad kr | Järnvägsfrakt (enl. tar. 12) kr |
|---|---|---|---|
| i *Ljusnan* (1898—1902) | 370 | 0: 31 | 1: 32 |
| | 187 | 0: 13 | 0: 86 |

[1] *Kungl. Väg- och vattenbyggnadskåren* 51.

[2] Jfr A. G. Högbom *Om Norrlands näringar och deras naturliga betingelser* (Verdandis småskrifter nr 72 Sthlm 1898) 35 f. Af ofvanstående uträkning framgår, att förf. går för långt, då han säger, att hela Sveriges järnvägsnät ej skulle förslå att utföra de norrländska flottledernas transportarbete.

[3] Öfverjägmästaren i Bergslagsdistriktet i sitt svar till *Skogskomitén* 1899 (i dess betänkande III 170 f.). *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens betänkande öfver förslag till förbättrad farled mellan Vänern och Kattegat* (Sthlm 1902) 153.

[4] Benäget meddelad af jägmästaren H. Pettersson.

| | km | Flottnings-kostnad kr | Järnvägsfrakt (enl. tar. 12) kr |
|---|---|---|---|
| i *Ångermanälfven* (1900—1902) ... | 330 | 0: 39 | 1: 22 |
| | 300 | 0: 22 | 1: 14 |
| | 260 | 0: 16 | 1: 04 |
| | 130 | 0: 08 | 0: 66 |

Som man ser är järnvägsfrakten i intet af dessa fall mindre än tre gånger flottningskostnaden och uppgår i det sista fallet till åtta gånger vattenfrakten.

Under dessa förhållanden är det ej möjligt annat än att Norrlands utveckling och lokaliseringen af dess industri främst blir beroende af vattenkommunikationerna och först i andra hand af järnvägarna.

Det vore emellertid ett stort misstag att tro, att timmer ej i någon större utsträckning försändes på järnväg. Oarbetade trävaror äro, såsom förut anmärkts, en af de viktigaste posterna i nästan alla svenska banors godstrafik, och på statsbanorna, där man nu sent omsider i godsslagsstatistiken kan skilja de olika slagen af »oarbetade» trävaror från hvarandra, befinnes det, att timret (1904) utgör 506,700 ton eller 6 1/4 % af hela kvantiteten vagnslastgods efter vikt beräknad. I tonkilometer utgör transporten af timmer på statsbanorna i egentrafik och samtrafik tillsammantagna 30,983,000 — alltså omkring en trettiondedel af ensamt de norrländska flottledernas beräknade trafik. Efter tonkilometer är timrets andel i statsbanornas hela trafik betydligt lägre än efter vikt, nämligen endast 3,8 %. Såsom man kan vänta, är nämligen medeltransportlängden betydligt lägre än statsbanornas medelsiffra, närmare angifvet 45 km i egentrafik och 95 km i samtrafik. En granskning af afståndsgrupperna visar, att de mycket korta afstånden (11—20 km) spela hufvudrollen i egentrafiken.

Tyngdpunkten i denna timmertransport ligger hvad Norrland beträffar i trafiken mellan två närgränsande stationer, t. ex. Bastuträsk—Jörn, Ekträsk—Vindeln, Grötinge lastplats (i statistiken: Nyhem)—Bräcke, Nälden—Krokom, Holmsveden—Ockelbo och, mest af allt, Myskje—Stugsund; jämförelsevis mindre vanlig är en transport på 50 km eller mera, sådan som äger rum särskildt på Ljusdal—Hudiksvalls-linjen, men äfven på Luleå—Riksgränsbanan. Orsaken till denna kvantitativt verkligt ansenliga järnvägstransport af timmer är något växlande; beträffande småtimmer beror den på dess stora sjunkningsprocent vid flottning, men t. ex. vid banorna ned till kusten beror den på att exportorterna ej ha tillräcklig flottledsförbindelse, medan inne i landet järnvägstransporten utför den viktiga uppgiften att förmedla förbindelserna mellan de olika flottningsområdena. Otroligt att säga förhåller det sig emellertid så, att den norrländska trafiken *icke* är hufvudsaken hvad timret angår; banorna norr om Storvik äro afsändare och mottagare endast af 204,900 resp. 201,300 ton, medan statsbanenätet söder om Storvik representerar 301,800 resp. 305,500 ton; och här är järnvägstransporten mycket mera oumbärlig och betydligt längre, emedan flottleder frånsedt Värmland nästan saknas.

Af långt större betydelse för sågverksindustrins lokalisering är gifvetvis järnvägen genom sin transport af sågade och tillhuggna trävaror. Plankor representera i statsbanestatistiken (egen- och samtrafik sammanlagdt) 77,109,000 tonkilometer, två och en half gånger siffran för timmer och 8,2 % af siffran för statsbanenätets hela trafik; medeltransportlängden är 74 km i egentrafik och 122 i samtrafik, det senare något öfver medelsiffran för statsbanornas godstrafik. Åfven härvid har statsbanenätet söder om Storvik hufvuddelen af transporten, t. o. m. i betydligt högre grad än beträffande timret; särskildt märkes i detta hänseende Nordvästra stambanan. Hvad Norrland beträffar ligger som bekant sågverksindustrin till allra största delen vid kusten; men det existerar dock en afsevärd industri vid den egentliga stambanan (Ånge—Storvik) och stationerna näst därintill (Hybo, Näsviken m. fl.), som mata exportorterna Hudiksvall och Söderhamn. Ännu mera anmärkningsvärd är emellertid trafiken på Tvärbanan, dels till Sundsvall och dels till Trondhjem; i Jämtland är det, som redan förut sagdt, järnvägen som *skapat* den visserligen ej mycket stora sågverksindustrin och som fortfarande är dess oumbärliga stöd. Så snart sågverken ligga inne i landet, äro de i hufvudsak hänvisade till järnvägarna, och det förefaller tydligt att järnvägarnas betydelse här är i tilltagande, så att de t. o. m. i ganska öfverraskande grad kunnat uppta konkurrens med vattentransporten. Så t. ex. har det under de senaste åren förekommit betydande sändningar af hyflade och spåntade bräder m. m. från Bräcke och Gällö vid Tvärbanan samt Ljusdal ned till det sydligaste Sverige, ja ända till stationer på Falster och i Jylland — innebärande en transport inom landet delvis på mer än 1,000 km.[1] Och ett annat exempel på järnvägstransportens tilltagande betydelse särskildt i Jämtland är att en nyligen företagen sammanslutning af länets sågverksintressenter har fört med sig industrins förflyttning från andra platser vid Storsjön och dess koncentration vid Trångsviken på grund af denna orts läge vid Tvärbanan.[2]

Till dessa två hufvudposter, timmer och plankor, komma sedan flera andra grupper oarbetade trävaror, framför allt pitprops, pappersved och ved, med medeltransportlängd mellan de två hufvudvarornas. Tillsammans utgöra de oarbetade trävarorna efter vikt beräknadt hufvudvaran på *alla* statsbanornas hufvudlinjer med undantag af Luleå—Riksgränsbanan, linjen Stockholm—Storvik och Västkustbanan,[3] sannolikt i stor utsträckning äfven på

[1] Enligt benägna upplysningar från stationsinspektoren R. Zetterstrand.

[2] Enligt benägna upplysningar från stationsmästaren J. A. Larsson.

[3] Följande öfversikt af de oarbetade trävarornas andel i olika bandelars totalvikt af vagnslastgods synes kunna vara af intresse; den är hämtad ur 1904 års outgifna godslagsstatistik, tab. 4 b.

| | % | | % |
|---|---|---|---|
| Gellivare—Riksgränsen | 1,0 | Storvik—Stockholm | 21,8 |
| Luleå—Gellivare | 2,0 | Västra stambanan | 28,2 |
| Boden—Bräcke med bibanor till kusten | 45,8 | Hallsberg—Krylbo | 17,6 |
| Norrl. tvärbanan | 52,0 | Hallsberg—Mjölby | 30,5 |
| Ånge—Storvik | 56,2 | Nordvästra stambanan | 41,5 |
| Ljusdal—Hudiksvall | 80,6 | Östra stambanan | 37,6 |
| Kilafors—Stugsund | 70,1 | Södra stambanan | 32,6 |
| | | Västkustbanan | 10,4 |

de enskilda banorna. Detta förhållande möter man äfven i trakter, där man minst skulle ha väntat det, såsom Upland, Småland och Västergötland; och exempelvis linjen Stockholm—Malmö äger enligt 1905 års statistik mellan Södertälje och Hessleholm endast tio och enligt 1904 års statistik endast fyra stationer af 55, där den afsända kvantiteten af oarbetade trävaror ej öfverstiger 1,000 ton.

Ju mera förädlad vara trävaruindustrin åstadkommer dess större blir dess samband med de snabbare och dyrare transportmedlen. Då den högre delen af trävaruindustrin öfvervägande är förlagd till äldre kulturbygder än Norrland blir det emellertid alltid svårare att reda ut de olika faktorernas andel i utvecklingen. Med hänsyn till *trämassefabrikationen* framstår emellertid Tvärbanans inverkan starkare än kanske i något annat afseende. Med afseende på den på statsbanorna transporterade pappersveden kommer Tvärbanan i första rummet; det är särskildt Krokom och Hjärpen, som på järnväg taga emot stora kvantiteter (resp. 40,100 och 15,300 ton 1904) i hufvudsak från grannstationerna Nälden och Mörsil — visserligen öfver mycket korta afstånd (11 resp. 10 km). Hufvudvikten ligger dock vid transporten af fabrikatet, ej af råvaran, och härvid har Tvärbanan (i vidsträckt mening, d. v. s. linjen Sundsvall—Storlien) öfver halfva statsbanornas transportkvantitet af våt trämassa samt större del än någon annan bana af den våta massan. Afgörande äro härvidlag främst de två stora företagen Hismofors trämassefabrik och Hjärpens cellulosafabrik, som båda skapats af järnvägen och använda den för export, dels och framför allt öfver Trondhjem, dels öfver Sundsvall. Äfven i öfriga delar af landet är trämasseindustrin mycket beroende af järnvägen. I Gästrikland märkes Storviks sulfitfabrik, som anlades 1888 och som får sitt stora behof af pappersved åtminstone delvis på statsbanorna (58,600 ton), främst från Myskje, öfver det ganska ansenliga afståndet af 102 km; fabrikerna i Gästrikland sända under vintern trämassan på järnväg öfver Stockholm, ja t. o. m. öfver Göteborg.[1] Slutligen märkes trämasseindustrin i sin särskilda hemort, Värmlands län, till stor del lokaliserad utefter Bergslagsbanan. — Äfven för förädlingens därpå följande stadium, *pappersindustrin*, har särskildt det småländska järnvägsnätet uppenbarligen haft stor betydelse, om än järnvägarna här äro följd snarare än förutsättning för industrins uppkomst; järnvägarnas betydelse för pappersbruken i andra delar af landet framgår af att den enda norrländska fabriken (Forsså vid Näsvikens station på Ljusdal—Hudiksvallsbanan) till stor del exporterar sin tillverkning på järnväg öfver Göteborg (680 km).[2]

För andra slag af högre trävaruindustri äro slutligen stationssamhällena i alldeles särskild grad hemorten, nämligen för *snickeri- och möbelfabrikerna*, såsom redan anmärkts i föregående kapitel.[3]

---

[1] *Exporttariffkomiténs* betänkande (1906) 78. Se äfven dess lärorika kartor, i detta fall n:ris 6 o. 7. Fabrikernas ålder m. m. efter uppgifter från resp. platser samt [KEY-ÅBERG] *Sveriges industrikalender.*

[2] *Exporttariffkomiténs* betänkande 83 n. 2 och kartan 8.

[3] Se äfven i detta afseende *a. st.* kartan 10.

Orsaken till denna lokalisering af trävaruindustrin i dess mer framskridna stadier är tydligen det förhållande, att industrin å ena sidan genom att stanna på landsbygden bevarar närheten till råvaran, men å andra sidan samtidigt genom järnvägen erhåller möjlighet till ett afsättningsområde, som därförutan skulle vara ouppnåeligt.

Sveriges egendomligaste trävaruindustri är uppenbarligen tändsticksindustrin, som utgör ett bevis för den seghet hvarmed näringslifvet ännu i dag håller fast vid sin historiska lokalisering, och för det förhållande att en fabrikant genom att vara först på platsen ofta kan undvara de flesta naturliga betingelser. Tändsticksfabrikationen i Jönköping går tio år längre tillbaka i tiden än våra äldsta järnvägar, och det är ej lätt att uppvisa något inflytande från de nya kommunikationerna i industrins historiska hemort. I äldre tider effektuerades beställningar egentligen efter islossningen på våren, alltså sjöledes, men äfven landsvägstransport till Göteborg förekom. Numera går den färdiga varan så godt som alltid på järnväg i fulla vagnslaster, men råvaran, aspvirket, kommer från Ryssland framför allt i pråmar från Mem vid Söderköping genom Göta kanal och öfver Vättern, dock äfven numera högst ansenligt på järnväg från Oskarshamn öfver Nässjö.[1] Alldeles liknande är förhållandet med landets öfriga tändsticksfabriker — de flesta numera sammanslutna i ett enda bolag — och aspvirket representerar i 1904 års statsbanestatistik 33,400 ton, till fyra femtedelar i samtrafik, med en medeltransportlängd af 71 km i egentrafik och 127 km i samtrafik. Emellertid är helt naturligt järnvägens inflytande på de nyare fabrikerna större än på den äldsta. Sålunda har en fabrik uppstått vid Anneberg intill Solberga station på Östra stambanan; och Sveriges numera största tändsticksfabrik, Vulcan i Tidaholm, började uppblomstra först vid midten af 1870-talet[2] då Hjo—Stenstorpsbanan med dess sidolinje till Tidaholm blifvit färdig. Eftersom Tidaholm ej ligger vid sjön, spelar järnvägen här en helt annan roll för råvarutillförseln än förhållandet är med Jönköping.[3]

I hvilka afseenden de nya kommunikationerna i öfrigt inverkat på skogsbruket är ej så alldeles lätt att säga. Den industrialisering som öppnandet af nya förbindelser med den öfriga världen så godt som alltid medför undgår nästan aldrig att medföra en väldig tillökning i skogarnas värde. Men lika säkert som kommunikationsmedlen ofta äro nödvändiga för att framkalla den afverkning, som skogen kräfver för sin egen sunda utveckling, lika säkert är det att de ofta draga med sig en allt annat än rationell skogsvård genom den öfverafverkning, som framkallas af de ovana och lockande afsättningsmöjligheterna. På bägge dessa verkningar har man exempel här

[1] Efter upplysningar benäget meddelade från Jönköpings och Vulcans tändsticksfabriksaktiebolags kontor, äfvensom från Jönköpings station. 1904 års godsslagsstatistik, som högst berömvärdt anger aspvirket för sig, visar att 14,000 ton ankomma till statsbanorna från Nässjö—Oskarshamns järnväg.

[2] Jfr K. Hesselgren *Tändsticksindustrien i Tidaholm* (Social tidskrift, V, 1905, 419).

[3] Hjo—Stenstorps järnväg mottog 1904 från statsbanorna 16,000 ton aspvirke, alltså nära hälften af statsbanornas hela transportkvantitet, medan Jönköping ej mottog mycket mer än en fjärdedel (8,800 ton).

i landet. Man vet sålunda, att underafverkning delvis ägde rum i Ångermanland för omkring 20 år sedan, och det är väl ej för djärft att ge Norra stambanan någon andel i den utveckling som sedan ägt rum. Å andra sidan har skogskomitén i sitt betänkande af 1899 åtskilligt att förmäla om den öfverafverkning, som i bergslagen och särskildt i Roslagen under 1890-talet blifvit en följd af förbättrade kommunikationer, af flottledernas upprensning och af stigande virkespriser;[1] och samma utveckling i Norrland är ju väl bekant. Att järnvägarna åtminstone i mellersta Sverige äro en af orsakerna härtill, synes ej heller rimligtvis kunna betviflas, då man betänker det nyss påpekade förhållandet, att de oarbetade trävarorna utgöra hufvudmassan af de flesta stationers afgående trafik äfven i ganska skogfattiga trakter. Mot detta har man åter å andra sidan att ställa den ofantliga betydelse järnvägarna äga för ett af de viktigaste medlen till en god skogsvård, nämligen träkolstillverkningen; och mycket tvifvelaktigt må det väl sägas vara, om en trakts öppnande för samfärdseln i längden *behöfver* vålla skogen skada.[2]

Utom dessa hufvudindustrier, bergshandteringen och trävaruindustrin, må det vara skäl att i största korthet omnämna två näringsgrenar, där järnvägarnas inverkan förefaller särskildt uppenbar.

*Kalkindustrin* i Västergötland synes i allt väsentligt ha Västra stambanan att tacka för sin tillvaro. Industrin är starkast lokaliserad i trakten kring dels Sköfde, dels Falköping, och vid Uddagården finnes ett företag som har anlagt en särskild enskild järnväg (6 km lång) fram till Falköping. Vid flertalet stationer på stambanan mellan Herrljunga och Töreboda ha kalkbruk sprungit upp under järnvägens tid samt under dess tydliga inflytande — ofta gå kalkbruken tillbaka till tiden omedelbart efter öppnandet af stationen i fråga, och äfven Kaflås, ett af de äldsta, synes ej vara äldre än järnvägen. Företagen äro ej stora, men desto talrikare, så att där brännas stora mängder kalk, och betydelsen häraf för jordbruket ej blott i Västgötalänen är högst ansenlig. På statsbanorna gå öfver hufvud taget 93,000 ton kalk för jordbrukets behof, med en medeltransportlängd af 85—89 km. Statsbanorna ha sökt uppmuntra denna industri genom fraktrestitution och på annat sätt — 1876 insattes särskilda kalkvagnar på statsbanorna. Järnvägens inverkan visar sig framför allt på somrarna, då efterfrågan gifvetvis är störst och bönderna för öfrigt sakna möjlighet att själfva transportera varan; vintertiden, då afsättningen behöfver uppmuntras, åtnjuta jordbrukarna en prisnedsättning, om de afhämta kalken vid bruken med egna dragare.[3]

[1] Se särskildt *Skogskomiténs* betänkande I 62.

[2] Jfr landshöfdingarnas uppgifter om den stora uppryckningen under järnvägarnas första tid i Kopparbergs och Älfsborgs län (*H Kopparb. län* 1861/65, ss. 12 f., *Älfsb. län* 1866/70 s. 12). Före järnvägarnas tid voro virkespriserna på många håll hos oss liksom i andra länder mycket låga på grund af den dyrbara transporten, och detta var gifvetvis ingen odelad fördel. Jfr *Järnvägsundersökningskomiténs* betänkande, bihang s. 38.

[3] Redogörelsen för kalkindustrins förhållande till statsbanorna stöder sig utom på de vanliga källorna dels på enstämmiga och fullständiga upplysningar från stationsbefälet på den

En annan industri som i hvarje fas stöder sig på järnvägarna är i sig själf af ojämförligt större betydelse. Det är den skånska *sockerindustrin.* Att vinna en fullständig öfverblick af dess förhållande till järnvägarna är dock ej lätt, då därtill skulle fordras bättre uppgifter än de existerande med hänsyn till de många skånska enskilda banor, som tjäna sockerindustrin. Det är emellertid tillräckligt tydligt af statsbanestatistiken — och bestyrkes för öfrigt af de enskilda banornas statistik, sådan den är — att järnvägstransporterna för sockerindustrin, af hvitbetor och betmassa, äro rent enastående *korta,* nämligen (hvad våt massa beträffar) på statsbanorna i medeltal 9 km i egentrafik och 6 km i samtrafik,[1] alltså exempelvis en femtedel till en tiondel af den allt annat än långväga timmertransportens medellängd; öfver 50 km går af betor och betmassa *intet* i statsbanornas egentrafik och endast 0,2 % (sic) i samtrafik. Uppenbarligen innebär detta, att kommunikationerna på intet sätt lyckats draga råsockerbruken från betfälten.

Men trots detta, som skulle tyda på att sockerbruken kunde vara jämförelsevis oberoende af järnvägsförbindelse, visar både industrins lokalisering och vittnesbörd från sakkunnigt håll, att det inbördes sammanhanget mellan de två är mycket starkt. Då den svenska sockerindustrin på 1880-talet började uppblomstra — flertalet af de nu bestående företagen tillkom under åren 1884—1893 — placerades sockerraffinaderierna främst i städerna (Lund, Helsingborg, Landskrona, Ystad) men äfven i stationsorterna Arlöf och Hasslarp. Råsockerbruken förlades däremot till allra största delen på landet, men — det är det anmärkningsvärda — alltid på platser med utmärkta järnvägsförbindelser: bl. a. i Eslöf, Örtofta, Arlöf, Staffanstorp, Käflinge, Hasslarp, Teckomatorp, Svedala, Karpalund, samt dessutom i städerna Helsingborg, Engelholm och Trelleborg. Det kan ej gärna betviflas att orsaken härtill var medvetandet om behofvet af goda järnvägsförbindelser, och det uppges också att äldre sockerbruk gått under på grund af brist på kommunikationer. Hur därmed må vara, är det säkert, att råsockerbruken nu med ett par undantag fullständigt inrättat sig på järnvägskommunikationernas hjälp, främst för framforslingen af betor och returfrakter af betmassa; ett råsockerbruk med 750 tons betafverkning om dagen — hvilket ej hör till de största — behöfver för ensamt denna transport *dagligen* omkr. 250 järnvägsvagnar på tio ton. Det är då ej underligt att de flesta bruken själfva hålla sig med järnvägsvagnar och alla med lokomotiv.

Huruvida det *kunde* ha varit möjligt att undvara järnvägstransporten för denna trafik är naturligtvis omöjligt att säga med säkerhet; det bestrides emellertid bestämdt från sakkunnigt håll, och så mycket är i alla händelser uppenbart, att den svenska sockerindustrin faktiskt byggts på järnvägstransport i tämligen ovanlig grad. Man kan häraf sluta att masstrans-

---

ifrågavarande linjen och dels på en numera af riksdagen bifallen kunglig proposition angående fraktrestitution för kalk m. m. (*k. prop. 1907* n:o 51, särskildt 13 ff.) samt på E. von Friesen i *S. J.* III 272.

[1] Torr betmassa förekommer knappast på statsbanorna, men där den förekommer, är dess medeltransportlängd ännu kortare (5 km i samtrafik).

porter af äfven mycket skrymmande och föga värdefulla råvaror öfver korta afstånd obetingadt tillfalla järnvägen i ett land med ett starkt utveckladt, och kanske framför allt, enskildt järnvägsnät. Järnvägen blir i så fall en lydig tjänare åt de stora företagen och ställer sig deras speciella behof till efterrättelse, i stället för att, som annars är fallet särskildt vid ett statsbanesystem, stå såsom en självständig och oböjlig faktor, som ändrar förhållandena efter sitt beläte. Men att den skånska metoden är ekonomiskt möjlig, visar det stora antal skånska banor, som lefva af bet-transporten; för en mängd af dem representera betor och betmassa 10—20 % af hela deras godstrafik,[1] och äfven för Västkustbanan utgöra de 20 % af trafiken.[2]

Från en annan synpunkt har sockerindustrin järnvägarna att tacka för ändå mera, nämligen med hänsyn till *konsumtionen*. Statistiskt kan detta ej uppvisas, emedan man ej i stationernas ankomstsiffror kan skilja på inhemskt och importeradt socker; men det är ju ett faktum att den svenska sockerindustrin måste bygga uteslutande på inhemsk konsumtion, och det förefaller också uppenbart att den oerhörda stegringen i sockerkonsumtionen inom landet ej skulle ha varit möjlig utan de nya transportförhållandena.[3]

Den koncentration af produktionen som förut framhållits beträffande bergshandteringen återfinnes i Sveriges liksom i de flesta andra länders hela industriella utveckling under det sista halfva århundradet. Det är emellertid anmärkningsvärdt, att det nya ekonomiska lifvets genombrott i vårt land på detta och andra områden till stor del är alldeles samtidigt med de första järnvägarnas öppnande, hvadan dessa snarare utgöra ett led i än en hufvudorsak till själfva genombrottet. Sålunda finner man af den ytterst bristfälliga men i detta fall ej gärna missvisande fabriksstatistiken, att de svenska fabrikernas tillverkningsvärde (och i hufvudsak tydligen äfven deras tillverkningskvantitet) på de tre åren 1853—1856 växte med 63 %, samtidigt med att antalet fabriker var nästan absolut stillastående och arbetarantalet ökades endast med 26 %, alltså med föga mer än en tredjedel af produktionsvärdets ökning.[4] Detta är, som man ser, ett typiskt uttryck för koncentration af driften. På detta ofantliga uppsving — som var ännu starkare för exporten och allra starkast för importen — följde 1857 års bekanta finanskris, efter hvad det förefaller den första stora rubbning som fortplantat sig från det allmänt europeiska näringslifvet till våra då mycket stillsamma förhållanden. De svenska järnvägarnas öppnande inträffade obestridligen i en genombrottstid, i en tid då det västeuropeiska inflytandet bröt in som en flodvåg på både det andliga och det materiella området. Den nya anda som nu blef härskande var den politiska och ekonomiska liberalismens,

---

[1] Exempelvis Helsingborg—Hessleholm, Lund—Trelleborg, Malmö—Trelleborg, Malmö—Kontinenten, Malmö—Ystad.

[2] 1904 års godsslagsstatistik tab. 4 b.

[3] Framställningen af sockerindustrin bygger dels på den officiella och den privata järnvägsstatistiken jämte [KEY ÅBERG] *Sveriges industrikalender* och *Sveriges land och folk* 710—14, 144, dels och framför allt på upplysningar beredvilligt meddelade af chefen för Helsingborgs sockerfabriksaktiebolag, direktör M. SOMMELIUS.

[4] På grundval af siffrorna i *Finanskomiténs* betänkande tab. XIII.

förhärligandet af handelns, samfärdselns och industrins lika mycket som den ekonomiska frihetens välsignelser — den åskådning, som vid denna tid fördes ut i lifvet af en bland sina mest lysande och mest karakteristiska gestalter, JOHAN AUGUST GRIPENSTEDT.[1]

Den utveckling emot västeuropeiskt ekonomiskt lif som alltså satte in i midten af 1800-talet har sedan fortgått utan större afbrott, och järnvägarna ha gifvetvis under den fortsatta utvecklingen utöfvat det inflytande hvartill de så att säga vigdes vid sin tillkomst. Det är visserligen icke möjligt att med tillgängligt material statistiskt bevisa sammanhanget mellan de nya kommunikationerna och industrins koncentration, men teoretiskt är detta sammanhang tämligen uppenbart.[2] Det kan därför vara af intresse att följa utvecklingen för summan af de industrier som hela tiden redovisats i fabriksstatistiken, hvarvid emellertid siffrorna f. o. m. 1896 torde böra tagas alldeles för sig själfva på grund af den stora omstöpningen af statistiken detta år. Medeltalssiffrorna för femårsperioderna 1861/65—1891/95[3] ställa sig på följande sätt:

| | Fabriker | Arbetare | Tillverkningsvärde mill. kr |
|---|---|---|---|
| 1856—60 | 2,461 | 28,435 | 62,2 |
| 1861—65 | 2,465 | 30,016 | 71,7 |
| 1866—70 | 2,235 | 31,601 | 83,0 |
| 1871—75 | 2,516 | 52,207 | 143,9 |
| 1876—80 | 2,827 | 57,423 | 154,6 |
| 1881—85 | 2,916 | 68,627 | 185,6 |
| 1886—90 | 3,174 | 84,482 | 220,0 |
| 1891—95 | 4,165 | 117,207 | 316,1 |

Sålunda växte tillverkningsvärdet med 408 %, arbetarantalet med 312 %, men fabriksantalet endast med 69 %, det sista alltså endast med föga mer

[1] Ett imponerande monument öfver den åskådning som stod fadder åt de svenska järnvägarna äro GRIPENSTEDTS ryktbara »blomstermålningar» — två tal hållna vid plenum plenorum på riddarhuset den 4 och 8 juni 1857 (tryckta i hans *Tal, anföranden och uppsatser*, I, 1871, men lika litet som debatterna i öfrigt intagna i de tryckta riksdagsprotokollen). Följande citat torde här kunna försvara sin plats: »— — — Långt högre än dessa materiella tjänster ställer jag dem som handeln gjort och gör åt mänskligheten, i odlingens och upplysningens intresse. Ty, då inkräktaren blott lämnar efter sig nedbrända och blodbestänkta ruiner i eröfrade länder, och agget i besegrade hjärtan; när missionären och vetenskapsmannen, hvilkas nit ingen kan uppskatta högre än jag, framgå blott såsom den ensliga farkosten på hafvet, hvars fåra sammanfaller det ögonblick kölen genomskurit vattenspegeln: då framtränger handeln som en murbräcka, hvilken nedbryter hvarje hinder, som en förvillad statskonst eller förvillade seder uppställt mot den mänskliga odlingens framsteg. Och jag irrar mig därför visserligen icke, då jag tror att handeln, i sin stora världsomfattande utsträckning, utgör det mäktigaste redskapet i Försynens hand till människosläktets lyftning; ja, att den är den stora och djupa fastän stilla flod, som tyst men säkert i sin famn förer vårt släktes öden fram till större odling, till högre ljus och till en allmännare människornas förbrödring. Därför säger jag än en gång: ära åt handelns stora och för mänskligheten gagnande yrke!» (*a. st.* I 264).

[2] Jfr. HECKSCHER *a. st.* 297 f., 318.

[3] Tagna ur *Sveriges land och folk* (1901) 699, utom för första perioden.

än en sjättedel af tempot för tillverkningsvärdet. För de sista nio åren tagna för sig har utvecklingen af hela fabriksindustrin varit följande:[1]

| | Fabriker | Arbetare | Tillverkningsvärde mill. kr |
|---|---|---|---|
| 1896 | 8,812 | 202,293 | 692,4 |
| 1905 | 11,482 | 274,952 | 1,194,0 |

Äfven under de sista nio åren har alltså utvecklingen med stora steg gått emot koncentration, eftersom tillverkningsvärdet vuxit med 72 %, medan arbetarantalet vuxit med jämnt hälften så mycket (36 %) och antalet fabriker med ännu mindre (30 %).[2]

För att ge en riktig bild af koncentrationstendensen bör äfven påpekas den synnerligen omfattande *trustbildning* som har ägt rum inom nästan alla svenska storindustrier under det sista halfva årtiondet, men som veterligen knappast finns omtalad på tryck och som allra minst låter utleta sig ur statistiken.[3] Ett ingående studium af denna fråga synes vara mycket önskligt.

Som väl bekant för alla nationalekonomer sammanhänger industrins koncentration i hög grad med marknadens omfattning, och det är också utom allt tvifvel, att marknadens omfattning vuxit ofantligt genom de nya kommunikationsmedlen. Emellertid är det nog ej ovanligt att man föreställer sig godstransporternas genomsnittslängd betydligt större än den i verkligheten är — liksom alldeles säkert sker med hänsyn till persontransporten. Visserligen är godsets medeltransportlängd på statsbanorna 1905 ej långt ifrån tre gånger personernas, men den uppgår dock icke till mer än 118 km för all godstrafik (för vagnslastgodstrafik 1904 117 km i egentrafik och 115 km i samtrafik).[4] Äfven för godset är alltså transporten

---

[1] Från 1905 års fabriksberättelses slutsiffror ha dragits siffrorna för träkolsverk, emedan dessa företag ej började redovisas i fabriksstatistiken förrän 1898.

[2] Det är ej möjligt att bilda sig ett ens tillnärmelsevis riktigt intryck af koncentrationen inom den svenska industrin, emedan fabriksstatistiken ej indelar företagen i storleksklasser — ej meddelar hur många företag och hur många arbetare som komma på fabriker med större och mindre arbetsstyrka eller tillverkningsvärde. Koncentrations*tendensen* kan man emellertid i någon mån få fram genom den i texten använda metoden.

[3] Bland de rent svenska industrier inom hvilka trustbildning — i mer eller mindre framskridet stadium — händelsevis fallit i ögonen må nämnas: tändsticksindustrin, stenkolsproduktionen, cementfabrikationen, fabrikerna för krigsmateriel och stora delar af den öfriga järnindustrin, kopparindustrin, trävaruindustrin, sockerindustrin.

[4] Här bör göras en viktig reservation. Fullt pålitliga — under förutsättning att de blifvit rätt uträknade — äro siffrorna för medeltransportlängden i hvad som rör egentrafiken. Beträffande samtrafiken äro de *alltid* för låga, emedan längden beräknas endast från afgångsstationen till öfvergångsstationen, resp. från denna till ankomststationen; den fortsatta eller påbegynta transporten på en annan bana har hittills ej kunnat tas med i beräkningen. Eftersom alla äldre siffror för medeltransportlängden på statsbanorna slå ihop egentrafik och samtrafik, blir felets storlek omöjlig att utröna. I 1904 års godsslagsstatistik ha de två slagen af trafik däremot hållits strängt skilda och medeltransportlängden aldrig beräknats för båda slagen tillsammans. Därigenom kan man också få någon kontroll på de äldre uppgifterna; och det visar sig nu, att egentrafiken som helhet ej står nämnvärdt högre än den uppgifna

mellan olika delar af landet fortfarande ett undantag. Och hvad mera är, medeltransportlängden i godstrafiken visar ej tendens till någon stegring öfver en längre tidrymd. Maximum, 122 km, uppnåddes redan 1871; under perioden 1878—94 följde en stark nedgång (minimum efter 1863 inträffade 1894: 91 km), och den därpå följande uppgången 1895—1905 har ej fört transportlängden högre än den var nästan från början: åren 1866, 1868, 1877, 1899, 1900, 1904 och 1905 visa alla samma siffra (118 km).[1]

Det vore emellertid alldeles felaktigt att häraf draga den slutsatsen, att de varor som under järnvägarnas första tid transporterades öfver ett visst afstånd nu gå kortare sträckor. Tvärtom är det sannolikt, ehuru ej möjligt att bevisa fullt bindande, att den stillastående eller aftagande transportlängden beror på att *varor som förr ej transporterades nu blifvit föremål för transport*. Härpå tyder redan den tilltagande öfvervikten af råvaror och fabrikatens alltmer försvinnande andel af godskvantiteten.[2]

Däremot bör det fasthållas, att marknadens omfång för mängden af de transporterade varorna fortfarande är inskränkt till ett område som exempelvis från Stockholm räknadt begränsas ungefärligen af Flen, Västerås och Sala.

En framställning af järnvägarnas betydelse för industrin skulle vara ganska ofullständig, om den inskränkte sig till deras egenskap af kommunikationsmedel. Järnvägarna äro äfven stora *ekonomiska företag* — statens järnvägar med sitt kapital på lågt räknadt 450 mill. kr kanske det största i landet — och spela i denna egenskap en stor roll för näringslifvet såsom *köpare af produktionsmedel*. Det är självklart, att intet företag har till *uppgift* att skaffa arbete eller konsumera värden; men icke desto mindre är det af stor vikt att veta hur en ekonomisk faktor i sin egenskap af företag påverkar näringslifvet i öfrigt. Och hvad statens järnvägar beträffar har man nu i dess minnesskrift ett ganska ansenligt material till frågans belysning; för enskilda järnvägar saknas däremot veterligen i hufvudsak källor. En kort redogörelse torde här vara tillräcklig.

Det är uppenbart, att den industri, som järnvägarna i egenskap af kunder framför allt uppmuntrat är den *mekaniska verkstadsindustrin*. Första hälften af 1870-talet, vår stora uppsvingsperiod och järnvägsbyggnadsperiod, betecknas af en ofantlig utveckling för den mekaniska verkstadsindustrin, som mellan 1870 och 1875 nästan fördubblat sitt fabriksantal, mer än för-

samtrafiken, och följaktligen att hvad som förut sagts om medeltransportlängden öfver hufvud *åtminstone* är riktigt med hänsyn till egentrafiken.

Långt mindre värde ha däremot de uppgifter som meddelas i Allmän svensk järnvägsstatistik (1903 tab. 7) om enskilda banors och om hela svenska järnvägsnätets medeltransportlängder, ty då stora mängder af gods här räknats flera gånger — en gång för hvarje bana de passera — blir det samlade tontalet alldeles för högt och medeltransportlängden alldeles för låg. Af motsvarande skäl har jag ej vågat mig på jämförelser mellan medeltransportlängder för banor i olika länder.

[1] Medeltransportlängderna för hela statsbanenätet sammanförda hos D'AILLY i *S. J.* I tab. 6 o. diagram 10.

[2] Mot denna bakgrund framstår emellertid exempelvis träkolens tilltagande medeltransportlängd såsom ännu mera anmärkningsvärd än eljest skulle ha varit förhållandet.

dubblat sitt arbetarantal och mer än tredubblat sitt produktionsvärde. Då uppstodo flera af de stora fabrikerna för järnvägsmateriel, framför allt Atlas (1873), och andra fabriker började slå sig på denna produktion, som alltsedan dess varit en af maskinindustrins hufvudartiklar.[1] Man bör äfven i detta sammanhang nämna statens järnvägars egna verkstäder; de äro visserligen alla egentligen afsedda för reparationer, men särskildt Centralverkstaden i Örebro fabricerar dessutom ej alldeles obetydligt af nya artiklar.[2]

Redan 1856 byggde Munktell i Eskilstuna för Nora—Ervalla järnväg det första svenska *järnvägslokomotivet*, »Förstlingen» kalladt, och 1859 två andra för banan Adelsnäs—Bersbo grufvor,[3] ehuru ej med någon större framgång. Statens järnvägar vände sig däremot redan under det första byggnadsåret till firman Beyer, Peacock & Co i Manchester, som lär ha stått långt framom samtida lokomotivfabrikanter. Deras teknik utmärktes bl. a. af systemet med »interchangeable parts», d. v. s. en sådan likformighet i lokomotivdelarna, att dessa kunde flyttas från en maskin till en annan. Ända till 1872 fingo Beyer, Peacock & Co konstruera och bygga alla nya lokomotivtyper för statsbanorna, och därigenom tillfördes Sveriges industri erfarenheterna från den engelska maskinindustrin i dess mest fulländade form samt gagnades säkert mer än om den från början fått försöka sig på egen hand. Ty redan 1860 började en regelbunden lokomotivfabrikation i Sverige efter de engelska typerna, vid Nyköpings och Trollhättans mekaniska verkstäder, som visserligen båda upphörde därmed 1863. I stället öfvertog firman Nydqvist & Holm i Trollhättan 1865—66 leveransen af alla lokomotiv för Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg[4] och fick 1867 den första leveransen till statsbanorna samt lade därmed grunden till sitt stora och ännu orubbade rykte. Kungl. Järnvägsstyrelsens maskinafdelning öfvertog 1874 själf konstruktionsritningarna för de nya typerna, hvarigenom äfven tyskt inflytande kom att göra sig gällande, och utförandet förlades hos flera olika firmor, jämte Nydqvist & Holm särskildt Motala verkstad, som 1876 återupptog lokomotivfabrikationen och i hög grad utvecklat den. Med helt få undantag utfördes därefter såväl konstruktionen af nya typer som fabrikationen vid svenska verkstäder, så att af statsbanornas 907 lokomotiv 1856—1906 659 st. eller nära tre fjärdedelar blifvit byggda i Sverige samt nära två tredjedelar hos Nydqvist & Holm (317) och Motala verkstad (280) tillsammans.[5]

Beträffande statsbanornas *personvagnar* spelade firman Lauenstein & Co i Hamburg samma roll som Beyer, Peacock & Co med hänsyn till loko-

---

[1] Om den mekaniska verkstadsindustrin se H. ELMQUIST *Undersökning af den mekaniska verkstadsindustrien i Sverige* II (Arbetsstatistik IV, Sthlm 1904) 447 ff., *Andra tullkomiténs* betänkande II tab. 124, *Sveriges land och folk* 796—801 och *D* 1905 tab. 5.

[2] Se den utförliga — nästan väl utförliga — framställningen af H. MÖRNER i *S. J.* III 376—499, särskildt 494, och *L a* 1905 (text) s. 13.

[3] ADELSKÖLD II[2] 460.

[4] ADELSKÖLD II[2] 461 f.

[5] V. KLEMMING i *S. J.* III 1—21 (med diagram).

motiven. 1862 började fabrikationen i Sverige, hos P. I. Ekman i Stockholm och Keiller & Co i Göteborg, 1863 tillkom Kockum i Malmö och sedan flera andra, däribland 1876 Atlas; från och med 1877 togos alla personvagnar från Sverige. Af statsbanornas 2,060 person- och resgodsvagnar äro också öfver tre fjärdedelar byggda i landet samt nära hälften hos Kockum och Atlas tillsammans.[1]

Ännu lättare acklimatiserad var naturligtvis fabrikationen af *godsvagnar*, som började för statsbanornas räkning hos Kockum redan 1860, hos Keiller 1862 och hos Atlas 1873 (samma år denna fabrik grundlades). Bland de på sista åren tillkomna fabrikerna märkas särskildt de mekaniska verkstäderna i Arlöf och Hessleholm — intressanta exempel på stationssamhällenas betydelse för tillfredsställande af statsbanornas egna behof. De utländska fabrikernas kända andel är här alldeles försvinnande — ej fullt 800 vagnar af nära 19,500 —, och utlandet har knappast haft betydelse för annat än malmvagnarnas konstruktion.[2]

Den svenska järnindustrin i vidsträcktare bemärkelse, särskildt Surahammars, Sandvikens, Lesjöfors', Söderfors', Strömsnäs', Uddeholms och Fagersta bruk ha jämte de mekaniska verkstäderna alltsedan 1862 alltmera ersatt utländska fabrikanter med afseende på leveranser till statsbanorna af vagnsaxlar med hjul, bärfjädrar och buffertfjädrar; dock togs exempelvis under 1905 ett litet parti hjulringar från utlandet.[3] Däremot är det ett anmärkningsvärdt faktum, att *järnvägsskenor*, såväl de äldre järnskenorna och de »stålhufvade» som de nyare stålskenorna, under största delen af statsbanornas tid tagits uteslutande från utlandet.[4] Nils Ericson, som gärna ville befordra svensk industri, fick visserligen 1861 bemyndigande att afsluta kontrakt med Motala verkstad om leverans af 850 ton skenor; men försöket upprepades ej. Däremot levererade Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag under åren 1887—1894 omkring 32,000 ton räler; men därmed upphörde också de svenska leveranserna, förmodligen på grund af den stora skillnaden i pris mellan svensk och utländsk vara.[5]

Af statsbanornas öfriga behof[6] är det främst *lokomotivbränslet* som har betydelse från allmän ekonomisk synpunkt. Efter att ha gjort början med

---

[1] Klemming i *S. J.* III 115 ff., 204 (med diagram). De exakta siffrorna för olika firmors leveranser, som ej äro upptagna i *S. J.*, ehuru de ligga till grund för diagrammen, ha erhållits från Kungl. Järnvägsstyrelsens maskinafdelning. De okända fabrikanterna ha räknats som utländska.

[2] E. von Friesen i *S. J.* III 223 f., 279 (diagram). Sifferuppgifterna ha erhållits på samma sätt som beträffande personvagnarna.

[3] A. Carlquist i *S. J.* III 280—92, *L a* 1905 tab. 5. Vagnsaxlar och hjul började tillverkas af Nyköpings mekaniska verkstad 1862, och efter dess nedläggande flyttades hjulsmeder och svetsare till Surahammars bruk, som öfvertog tillverkningen 1865 (*S. J.* III 281).

[4] Adelsköld omtalar (II[2] 67 n.) att han genomdrifvit användning af skenor från Finspång vid två stycken af Yngern—Daglösens bergslagsbana (1852?).

[5] Uggla i *S. J.* II 197 ff.

[6] Jag förbigår här *sliprarna*, ehuru de visst icke sakna betydelse från nationalekonomisk synpunkt; särskildt intressant är den impregnering af dem som börjat vid statsbanorna under sista årtiondet och som anses kunna fördubbla deras lifslängd, medan impregneringskostnaden uppgår till närmare hälften af kostnaden för nyanskaffningen. Se Uggla i *S. J.* II 170—185.

engelsk koks öfvergingo statsbanorna redan 1865 till att uteslutande använda engelska stenkol. Den stora stenkolsimporten och kommunikationssystemets starka beroende af utländskt bränsle framkallade redan tidigt försök med svenskt material, och de experiment med torfbränsle, som sedan i så många år satt sinnena i rörelse, började redan 1859, ehuru då med mycket klent resultat.[1] Försöken fortforo under flera årtionden, men först prisstegringen på engelska stenkol omkring sekelskiftet[2] dref fram saken på allvar; och försökseldningarna utföllo så gynnsamt att regelbunden eldning (med torf och eng. stenkol i lika viktmängder) infördes i slutet af 1902 och utvidgades under 1903. De torfkvantiteter som på detta sätt kommit till användning äro dock ännu rätt obetydliga (7,300 ton 1905) och kunna efter nuvarande bestämmelser ej stiga mycket vid låga stenkolspriser, emedan torfven ej får ställa sig dyrare än stenkol.

Äfven med svenska stenkol började försöken ganska tidigt, i slutet af 1860-talet, och 1881 började eldning därmed på allvar (6,000 ton) — en åtgärd som påstås ha räddat den svenska stenkolsbrytningen från undergång.[3] De använda kvantiteterna ha därefter vuxit starkt och tämligen jämnt i absoluta tal (59,800 ton 1905), men däremot knappast starkare än de utländska stenkolen. Under de sista åren ha emellertid dessutom stora kvantiteter uppköpts för brikettering (detta på den grund att svenska stenkol ej i sin ursprungliga form tåla att förvaras). I slutet af 1901 började tillverkningen vid brikettfabriken i Elmhult — åter ett stationssamhälle — och hade 1905 redan kommit upp till 34,900 ton. Det råder också ett dubbelt samband mellan svenska kolbriketter och bränntorf, i det att dels torfven användes som bränsle vid fabrikationen, dels briketterna särskildt väl lämpa sig för blandning med torf vid lokomotiveldning.

Ehuru alltså just under det pågående årtiondet det inhemska lokomotivbränslet har gjort stora framsteg, utgör det dock fortfarande endast en obetydlighet af hela bränslekvantiteten. Äfven då man räknar med ved bland det inhemska bränslet, representera de engelska stenkolen 329,500 ton af hela bränslekvantiteten 389,300 ton, alltså nära 85 %. Den tid då de svenska statsbanorna — och än mer de enskilda banorna — kunna bli oberoende af utländskt bränsle är mänskligt att döma ännu långt borta.[4]

---

[1] Lokomotivet behöfde två timmar för att tillryggalägga den 29 km. långa vägen mellan Göteborg och Jonsered.

[2] Priset pr ton steg från 10: 78 kr. 1896 till mer än det dubbla, 22: 33 kr., 1900.

[3] Edelswärd 74. Af produktionssiffrorna kan man visserligen ej se att industrin befann sig i något särdeles prekärt läge vid denna tidpunkt; däremot är uppgången i produktionens kvantitet mycket stark under de följande åren (från 126,000 ton 1880 till 217,600 ton 1885), delvis utan tvifvel i sammanhang med den allmänna uppgången efter 1879 års kris.

[4] Det faktiska materialet är i allt väsentligt hämtadt från von Friesens utmärkta framställning i *S. J.* III 328—338 (med diagram). Siffrorna ha erhållits från Kungl. Järnvägsstyrelsens maskinafdelning.

För hela framställningen har dessutom användts afdelningen om upphandlingsväsendet af P. M. Sundberg i *S. J.* III 506 ff., särskildt tabellerna bil. 1 o. 6, som bl. a. innehålla uppgifter om årliga medelpris för de olika varorna.

Denna korta framställning bygger i hufvudsak på det material som statsbanornas egna tjänstemän meddelat i statens järnvägars minnesskrift. Att statens järnvägars omsorg eller brist på omsorg om svensk industri och Sveriges »slumrande millioner» från många håll bedömts mycket strängt är väl bekant, och det är ej meningen att här söka ge ens en antydan om hvad som är det rätta i den frågan; därtill skulle fordras stora insikter i en mängd tekniska frågor. Däremot torde man ha rätt att konstatera, att utan ett statsbanesystem skulle i vårt land knappast någon ha inlåtit sig på de dyrbara och länge föga hoppgifvande experiment som dock till sist ledt till ansenliga framsteg för landets allmänna ekonomiska lif.

---

*FJÄRDE KAPITLET.*

# JÄRNVÄGARNAS BETYDELSE FÖR LANDTBRUKET.

Till de föregående kapitlens framställning af järnvägarnas betydelse på de områden där inflytandet mest uppenbart gjort sig gällande, fogas här några korta supplementära kapitel beträffande mera begränsade delar af ämnet, i syfte att göra bilden något mera mångsidig.

På intet område ha kanske förhoppningarna om de nya kommunikationernas inverkan varit starkare än beträffande landtbruket. Spådomar om järnvägarnas betydelse på detta område ha uttalats i öfverflöd, de flesta som vanligt i gynnsam riktning, men sakkunniga omdömen om den faktiska utvecklingen ha varit betydligt fåtaligare. En detaljframställning är här icke möjlig med ledning af statistiskt material, utan man måste liksom i så många fall taga sin tillflykt till mer eller mindre säkra förmodanden.

På förhand skulle man kanske ej vara böjd att antaga något starkare positivt inflytande från järnvägarna på landtbruket då man vet att de nya kommunikationsmedlen framför allt befordrat befolkningens sammanträngande, d. v. s. just dragit folk ifrån landtbruket. Men en närmare granskning af utvecklingens förlopp visar att detta senare förhållande ganska väl låter förena sig med landtbrukets uppblomstring.

Det är alltför självklart för att behöfva sägas, att jordbruket har gått ofantligt framåt under det sista halfva århundradet, sedan den tid då växelbruk hörde till undantagen på bondgårdarna äfven i mellersta Sverige och då landshöfdingarna funno nödvändigt att berätta såsom något nytt och anmärkningsvärdt, att järnplogen började bli »ganska allmänt spridd», »ej blott på herrgårdarna».[1] Det moderna jordbruket går i Sverige knappast längre tillbaka än till 1840-talet. Järnvägarnas bidrag till den allmänna utvecklingen är härvid först och främst indirekt; de ha spridt upplysning och skapat de nödvändiga förutsättningarna för en vidsträcktare verksamhet från hela mängden af nya företag för jordbrukets uppmuntran, hushållningssällskap, landtmannaföreningar, länsagronomer, länsmejerister o. s. v.[2] Järnvägarna ha bragt jordbrukarna i förbindelse med hela den nyare utvecklingen lika mycket som med hvarandra och äro därför en nödvändig förutsättning för landtbrukskooperationen. Kanske ännu viktigare och mera direkta verkningar af de nya kommunikationsmedlen innebäras däri, att landtbruksmaskiner kunnat spridas till den grad som skett öfver södra

---

[1] *K. Bfhdes femårsber.* 1851/55 *Stockholms län* s. 6, *Upsala län* s. 7, *Östergötl. län* s. 11, *Jönköpings län* s. 9, *Kalmar län* s. 14, *Blekinge län* s. 6, *Kristianstads län* s. 5. Det enda viktiga undantaget är *Malmöhus län* (ss. 11 ff.).

[2] Jfr EDELSWÄRD 70.

och mellersta Sverige äfvensom numera med järnvägarnas framträngande äfven i Norrland: tröskverk, som funnit vägen till snart sagdt hvarje gård sedan 1870- och 1880-talen,[1] radsånings-, slåtter- och skördemaskiner, hästräfsor o. s. v. Ett synnerligen förmånligt och, som man får antaga, sakkunnigt omdöme om kommunikationernas inverkan på jordbruket möter man i det landskap, som kanske har järnvägarna att tacka lika mycket för sitt jordbruk som för sin industri, nämligen Jämtland. I sitt svar till Norrlandskomitén (1904) säger sockenombudet i Lockne: »Efter järnvägens framdragande har jordbruket gjort stort uppsving, tidsenliga metoder kommit till användning, och inom socknen, där två mejerier äro i gång, har man tvingats till mera intensiv drift af jordbruk och boskapsskötsel.»[2]

Den största nytta järnvägarna gjort jordbruket som helhet är kanske spridningen af konstgjorda gödningsämnen. Då frågan om sammanhanget mellan kommunikationerna och landtbruket kommer på tal är detta vanligen en af de synpunkter som först föras fram. Af statsbanornas specificerade godsslagsstatistik för 1904 får man också en klar bild af den utsträckning som transporten af gödningsämnen har tagit i hela Sverige, äfven i Norrland, ty af de 402 statsbanestationerna söder om Boden finns det endast tjugo som ej ta emot gödningsämnen i fulla vagnslaster; och en statistik för de enskilda banorna skulle utan tvifvel visa ännu gynnsammare resultat.

En gifven verkan af de nya transportmedlen är också att minska behofvet af dragare liksom af den tidsödande och ofta demoraliserande landsvägstransporten. Det fanns knappast någon del af landet där man ej i midten på 1850-talet klagade öfver den skada som drabbade jordbruket genom förlusten af otaliga dagsverken, som gingo åt till varuforslingen, och detta var öfverallt ett hufvudmotiv till önskan om nya kommunikationer. Det må vara nog att nämna ett exempel från mycket nyare tid. Jägmästaren i Medelpads revir skrifver till Norrlandskomitén: »Innan järnvägen från Sundsvall fanns till voro bönderna inom vissa socknar såsom Selånger, Sättna, Indal, Stöde ständigt upptagna såväl vinter som sommar med forsling af varor till Jämtland efter de stora stråkvägarna längs älfvarna. Jordbruket försummades, hästarna blefvo magra och utkörda och befolkningen själf ingalunda väl besutten. Numera lägges inom nämnda socknar all kraft på jordbrukets skötsel, hvilket också medför många fördelar.»[3] Den betydande minskning i oxbeståndet som ägt rum i Sverige sedan 1870 — antalet oxar pr 1,000 inv. har gått ned från ·65 till 36 (1904) — sammanhänger med en större användning af hästar, men kan nog delvis äfven förklaras af det nya transportmedlets tillkomst.

Stationssamhällena blifva i jordbruksdistrikten centralpunkter för landtbrukets alla delar; där koncentreras — visserligen ej i den skala som kunde

---

[1] *Sveriges land och folk* 490.

[2] *Norrlandskomiténs* betänkande III 239. En mycket optimistisk sammanfattning af kommunikationernas inverkan på jordbruket utgöra svaren på frågan 7 i *Tullkomiténs* frågeformulär; från alla län som fått förbättrade kommunikationer säges inflytandet på jordbruket ha varit högst fördelaktigt (betänkande I, 1882, 13 f.).

[3] *Norrlandskomiténs* betänkande III 267.

vara möjlig — såväl spannmålshandel som kvarnindustri, boskapsdistrikten afyttra där sina kreatur och där förläggas andelsmejerier, afvelscentra, försäljnings- och uppköpsföreningar liksom upplysningsanstalter för jordbruket.[1]

Hvad nu särskildt angår *spannmålsodlingen* måste det anses som en uppgift för kommunikationsmedlen att få den på olämpliga områden ersatt med andra slag af odling, något som först då låter sig göra, när befolkningen äger möjlighet att erhålla spannmål eller mjöl utifrån. Behofvet af en öfvergång till andra brukningssätt gjorde sig särskildt i Småland märkbart före järnvägarnas tid,[2] och det är mer än sannolikt att järnvägarna ha sin del i den begränsning af spannmålsodlingen som därefter inträdt.

Denna begränsning har som bekant äfven tagit sig uttryck i spannmålsexportens försvinnande och det tilltagande importöfverskottet. A priori skulle man vara böjd att vänta en skärpning af den utländska spannmålskonkurrensen genom de lättade förbindelserna mellan kusten och det inre landet; och som strax skall närmare anges förmedla järnvägarna mycket riktigt i stor utsträckning framträngande af utländsk spannmål till stationer öfverallt i landet. Klagomål öfver dessa verkningar af järnvägarna äro emellertid öfverraskande sällsynta, och i stället finner man från järnvägarnas tidigare år uppgifter om en annan, likaledes fullt naturlig verkan af nya kommunikationer, nämligen underlättande af spannmålsexport från inlandslän.[3]

Ser man nu närmare på transporten af spannmål och mjöl inom landet visar det sig, att medeltransportlängden på statsbanorna (1904) är ansenlig — högre än något föregående år då den varit känd, nämligen för vagnslastgods 142 km i egentrafik och 131 km i samtrafik[4], närmare angifvet (i egentrafik): för hafre 184 km, för ej specificerad spanmål 71 km och för mjöl 245 km. Det visar sig att de transporterade kvantiteterna i stor utsträckning afsändas från importhamnar (Göteborg, Hallandshamnar, Malmö, Stockholm, Norrköping), men äfven från Örebro, som blifvit en medelpunkt för spannmålshandeln, ehuru dess köpmän ofta dirigera importen direkt från importhamn till försäljningsorten, så att dess betydelse ej kommer tillräckligt till synes i statistiken. Med hänsyn till mjöl, hvars långa medeltransportlängd nyss nämnts, spela emellertid kvarnindustrins lokala centra en högst afsevärd roll; särskildt märkas stationerna i Östergötland och Skåne (Mjölby afsänder 5,600 ton och enskilda järnvägar öfver Hessleholm 9,300 ton).

---

[1] Till lektor E. O. Arenander står jag i tacksamhetsskuld för utförliga upplysningar i detta hänseende beträffande Västernorrlands län. Det må vara nog att nämna mejerierna i Johannesberg, Frănsta, Parteboda, Sollefteå (planlagdt) och Nätra socken, ett afvelscentrum för grisar vid Långsele station och en andelsgrisförsäljningsförening i Trehörningsjö. Saken är ju delvis redan behandlad i andra kapitlet, och beträffande mejerierna får man den bästa bilden af stationsorternas betydelse genom en blick ned för Liljhagens mejeriförteckning.

[2] Se *Järnvägsundersökningskomiténs* betänkande s. 29, bihang s. 14.

[3] Se t. ex. *H Älfsborgs län* 1866/70 s. 12.

[4] Högsta siffra under perioden 1865—1895 visar år 1868: 130 km, hvarvid äfven styckegods är inräknadt.

Ett särskildt kapitel förtjänar frågan om järnvägstransportens betydelse för den del af landet som med hänsyn till lifsmedel nästan uteslutande är konsumerande, och detta i ständigt tilltagande utsträckning — Norrland. I 1904 års statistik har man material att bedöma denna fråga, emedan där uppges hvad som afsändts resp. mottagits af olika varuslag i sändningar på minst 5 ton dels för olika bandelar, dels för nätets två hufvuddelar: banorna söder om Storvik och banorna norr om Storvik. Hvad nätet söder om Storvik lämnar i öfverskott åt Norrland visar sig då genom en subtraktion af mottagningssiffror från afsändningssiffror, och resultatet har följande utseende:[1]

| | Afsändt från statsbanor söder om Storvik | Mottaget af statsbanor söder om Storvik | Afsändnings-öfverskott |
|---|---|---|---|
| | Ton | Ton | Ton |
| Hafre | 41,035 | 32,243 | 8,792 |
| Majs | 83,149 | 82,105 | 1,044 |
| Spannmål ej spec. | 127,255 | 123,275 | 3,980 |
| Summa spannmål | 251,439 | 237,623 | 13,816 |
| Mjöl | 102,082 | 83,867 | 18,215 |

Som man ser, är det i förhållande till både transportkvantiteter och konsumtion tämligen betydelselösa spannmålskvantiteter som afgå från mellersta och södra Sverige till Norrland. Med hänsyn till mjöl är visserligen läget mycket bättre — hvilket innebär att kvarnindustrin äfven för Norrlands behof till stor del är förlagd söder om Dalälfven — men icke heller i detta afseende är läget tillfredsställande. Att det under dessa förhållanden måste gå stora kvantiteter af spannmål från utlandet till norrländska hamnar är en gifven sak, men detta talar ej nödvändigt till järnvägarnas disfavör, då Sverige ju öfver hufvud taget ej kan brödföda sig själf. Däremot vill det synas som om järnvägarna borde kunna ta om hand hela transporten *inom* landet för en så pass förädlad vara som mjöl. Men så är uppenbart icke förhållandet. Om man jämför de kvantiteter mjöl, som importerats till Norrlands hamnar, med dem, som från samma hamnar transporterats på statsbanorna, visar det sig nämligen, att transportkvantiteten med nästan jämnt 20,000 ton (1904) öfverskjuter den sammanlagda importen för städerna Luleå, Umeå, Örnsköldsvik, Sundsvall, Hudiksvall och Söderhamn. Äfven om man vill räkna med att importen af *spannmål* förmales i dessa städer och därifrån sändes inåt landet såsom mjöl, är detta långt ifrån att förklara den stora differensen, i synnerhet som den kvantitet importerad spannmål som för detta ändamål kunde bli öfver (nämligen hela importkvantiteten med afdrag af den från hamnstäderna på järnväg transporterade spannmålen) endast är omkr. 7,000 ton. Om man tar hänsyn

[1] Efter 1904 års godsslagsstatistik tab. 4 a.

till dels spannmålens kvantitetsminskning vid förmalning, dels att själfva hamnstäderna konsumera en del af den sjöledes ankomna varan (som då ej figurerar i järnvägsstatistiken) förefaller det som om närmare hälften af svenska spannmålsprodukter fördes sjöledes till Norrland.[1]

*Inom* Norrland — d. v. s. från hamnstäderna — äger sedan visserligen rum en ansenlig transport af mjöl och spannmål, men naturligtvis ej på lika långa afstånd. Det faktum kvarstår att järnvägarna ej lyckats skapa den förbindelse mellan Norrland och Sveriges äldre kulturbygder, som man haft skäl att vänta och som skulle ha varit af mycket stor betydelse.

Det är emellertid tydligt, att järnvägarna äfven i Sverige utöfvat den *prisutjämnande* verksamhet, som utgör en af de moderna kommunikationsmedlens viktigaste uppgifter på lifsmedelsproduktionens område. Markegångstaxorna och det öfriga prisstatistiska materialet äro alltför ohandterliga för att tillåta en statistisk framställning häraf, men förhållandet vitsordades från elfva län i svaren till tullkomitén 1882.[2] Det har också anmärkts att järnvägarna sannolikt omöjliggjort en upprepning af 1866—67 års hungersnöd i Norrland;[3] och säkert skulle de åtgärder som vidtogos vid den senaste missväxten i Lappland ha varit omöjliga utan Norra stambanan.

Det svenska jordbrukets utveckling sedan början af 1870-talet betecknas emellertid af att tyngdpunkten förflyttas *från* spannmålsodlingen till *foderväxtodling, boskapsskötsel och mejeridrift*, och härtill kunna järnvägarna anses ha bidragit i hög grad. Orsakerna härtill äro redan antydda, och äfven dragarnas tillbakaträdande betydelse till förmån för mjölkboskapen verkar i samma riktning. För matvaror är ju snabbhet i transporten fullständigt oumbärlig, och dessutom fordras anordningar för varornas bibehållande, som äldre kommunikationsmedel ej kunde genomföra. Statsbanorna införde också 1879 särskilda matvaruvagnar med kylanordning och ha f. n. 217 vagnar af detta slag;[4] på de sista åren äro dessutom införda ett par särskilda matvarutåg (i st. f. det något äldre s. k. smörtåget). Resultatet har också visat sig i ett afsättningsområde för matvaror, som utan järnvägar skulle varit alldeles otänkbart; så är medeltransportlängden för kött på statsbanorna (1904) 412 km i egentrafik och 353 km i samtrafik för ost resp. 539 och 505 km samt för smör resp. 328 och 177 km. Äfven i detta fall är emellertid Norrland påfallande illa försedt med lifsmedel från det öfriga Sverige, i det att banorna norr om Storvik från öfriga svenska banor ej ta emot mer än 350 ton kött som vagnslastgods,[5] och smör alls ej förekommer såsom vagnslastgods på de norrländska banorna. I stället finner man, att Norge öfver Storlien är leverantör af mer än tre femtedelar

---

[1] Importsiffror efter *F* 1904 tab. 13.

[2] *Tullkomiténs* betänkande I (1882) 13.

[3] Sundbärg i Jernbanebladet XIX 14.

[4] von Friesen i *S. J.* III 242 ff. och *L a* 1905 tab. 8.

[5] Banorna norr om Storvik stå som mottagare för 2,500 ton men som afsändare af 2,151 ton; och då man torde kunna gå ut ifrån, att Norrland ej sänder något kött till det öfriga Sverige, blir alltså tillskottet söderifrån ej större än skillnaden mellan dessa två tal.

af det kött som anländer till norrländska statsbanestationer (1,550 ton af 2,500). I stället är det påfallande att nästan allt smör som transporteras i fulla vagnslaster på statsbanorna synes vara exportsmör; det går nämligen nästan helt och hållet (6,265 ton af 6,516) till Göteborg äfvensom till Malmö och Helsingborg för öfvergång till främmande trafikled, d. v. s. förmodligen ångfärja.

Det vill häraf synas som om statsbanorna ej i så stor utsträckning som man skulle väntat lyckats förmedla förbindelsen mellan svenska lifsmedelsproducenter och svenska konsumenter — vare sig felet ligger på järnvägarnas eller på producenternas sida — och särskildt anmärkningsvärd är äfven på detta område bristen på förbindelse mellan Norrlands och det öfriga Sveriges näringslif. Under loppet af sista året ha emellertid statsbanorna infört ett särskildt genomgående matvarutåg ända upp till Norrbotten, och det skall bli af stort intresse att i sinom tid erfara verkningarna af denna säkert mycket välbetänkta trafikanordning.

Det är med afseende på *mejerihandteringen* som järnvägarnas inverkan — direkt och framför allt indirekt — visar sig tydligast. Mejeridriftens koncentration i andels- och uppköpsmejerier förutsätter goda kommunikationer, och detsamma är fallet med dess produkter i ännu högre grad än beträffande kött.

Det gäller om alla matvaror, att deras afsättning i en alldeles särskild grad beror af järnvägarna just därför att dessa befordra befolkningsagglomerationen, d. v. s. skapa konsumtionscentra. Boskapsskötselns förbättring tillhör framför allt trakter med afsättning på större städer, och järnvägarna ha möjliggjort en rationell mejeridrift, där mejeriprodukter förr tillverkades endast för husbehof och där endast hvad som mot afsikten blifvit öfver sändes med bud till staden. Nu har ej blott uppstått en ansenlig export af mejeriprodukter, utan äfven en så stark ökning af efterfrågan på smör i de inhemska konsumtionscentra, att exportkvantiteterna som följd däraf på sina ställen minskats.[1] De lifsmedel hvilkas produktion framför allt blifvit uppdrifven genom efterfrågan från de stora konsumtionscentra äro dock ej förädlade mejeriprodukter utan oskummad mjölk och grädde, hvilkas medeltransportlängd naturligtvis är ganska kort (43 resp. 35 km på statsbanorna). Följden häraf har i en hel rad län under sista femårsperioden (1901—1905) blifvit att dels smörproduktionen minskats, dels äfven kvantiteterna invägd mjölk vid mejerierna minskats, det senare emedan mjölken säljes direkt för konsumtion. Så har Stockholms inverkan visat sig i Stockholms, Upsala och Södermanlands län, Göteborgs inverkan i Älfsborgs och Skaraborgs län, Örebro stads inverkan i Örebro län och de olika industrisamhällenas inverkan i Östergötlands, Jönköpings, Västmanlands, Västernorrlands och Norrbottens län. Endast den från mejerierna direkt försålda mjölken — om mjölk försåld

---

[1] Exempel härpå äro Upsala och Södermanlands län under sista femårsperioden (LILJHAGEN 3, 5, jfr 61). I sin näst sista femårsberättelse meddelar LILJHAGEN mindre bidrag till mejerihandteringens historia äfven för tidigare delar af 1800-talet (*Några meddelanden rörande den svenska mejerihandteringen åren 1800—1900* etc., Medd. från K. Landtbruksstyr. 77 = n:o 10 för 1901, Sthlm 1901).

utan mejeriernas medverkan saknas alla sifferuppgifter — uppgick 1905 till 23 mill. kg i Stockholms län, 9 mill. kg i Malmöhus län, 8 mill. kg i i Upsala län och 4 $^{3}/_{4}$ mill. kg i hvardera af Södermanlands och Skaraborgs län.[1]

Det intresse detta synes äga för frågan om järnvägarnas inflytande torde berättiga till en mera detaljerad redogörelse för beskaffenheten af Stockholms och Göteborgs mjölktillförsel.[2]

Beträffande *Stockholm* torde man kunna säga, att det område som under normala förhållanden förser staden med dess mjölkbehof, har en radie af omkring 70 km eller något mindre. Tillförseln följer troget de olika banorna. På Rimbobanan hämtas mjölk från Rimbo (56 km) och vid behof från Norrtälje (77 km), på Norra stambanan från Upsala (66 km), på Västeråsbanan från Grillby (64 km) och vid behof från Enköping (74 km), på Norra Södermanlands järnväg från Mariefred (76 km), på Västra stambanan från ett särskildt vidsträckt område på grund af bättre tåganordningar, nämligen från Gnesta (66 km) och Sparreholm (96 km), samt slutligen på Nynäsbanan all mjölk i Södertörn ända ned ifrån Trosa. En särställning intager Arboga, som trots sitt stora afstånd — 163 km från Stockholm — kan konkurrera med de öfriga platserna dels på grund af låga mjölkpriser i den kringliggande trakten och dels på grund af särskildt låga frakter på Västerås- och Köping—Hult-banorna. Extra leveranser komma vid tider af mjölkbrist äfven öfver ännu längre afstånd, såsom från Nyköping (160 km) och Bankeberg vid Linköping (229 km). Järnvägarna ha i hög grad bidragit att sänka mjölkpriserna i Stockholm, som fallit vid hvarje ny järnvägs tillkomst, och ha här som på andra områden framkallat en fullt systematisk prisbildning, så att skillnaden mellan mjölkpriserna på olika orter alldeles sammanfaller med skillnaden i fraktkostnader.

Området för *Göteborgs* mjölktillförsel begränsas i vanliga fall i norr af Trollhättan (72 km), i öster af Herrljunga (80 km) och i söder af Varberg (77 km), men transportens genomsnittslängd beräknas ej till mer än 60 km. I tider af mjölkbrist utvidgas området i de tre väderstrecken till resp. Lidköping (126 km), Falköping (114 km) och Halmstad (151 km). Hvarje ny järnväg har tillfört Göteborg en ny mjölkflod, medan sjöledes eller på älfven endast ankomma 5—10 % af behofvet. Järnvägarna ha i Göteborgstrakten i största utsträckning dragit mejerier till stationerna, bland annat därigenom att stationsmejerier på grund af afsättningen på Göteborg kunna beräkna ett halft eller helt öres högre pris pr liter. Sålunda finner man på Västra stambanan två andelsmejerier i Vårgårda (67 km) och ett i Herrljunga (80 km); på Bergslagsbanan mejerier i Nol (25 km), Älfängen (31 km), Nygård (43 km), Upphärad (46 km) och Trollhättan; på Västkustbanan mejerier vid

---

[1] LILJHAGEN 1, 3, 5, 7, 9, 25 f., 28, 32, 33, 38, 43, 47, 58.

[2] Enligt uppgifter benäget meddelade dels af direktören i Stockholms mjölkförsäljningsaktiebolag, riksgäldsfullmäktigen G. F. ÖSTBERG, dels från A. B. Mjölkförsäljningen Direkt i Göteborg. Stockholms mjölkförsäkringsaktiebolag äger (enligt LILJHAGENS mejeriförteckning för 1906) 6 mejerier och 22 mjölkuppsamlingsställen i Stockholms län, 4 mejerier i Upsala län och 3 i Södermanlands län.

samtliga tio stationer mellan Anneberg (23 km) och Tvååker (91 km) samt därtill ett flertal stationsmejerier vid Varberg—Borås-, Göteborg—Tumleberg—Lidköping- och Uddevalla-banorna.

Det förefaller som om man på detta sätt finge ett godt intryck af huruledes järnvägarna omgifva de stora konsumtionscentra med ett strålnät af hemorter för lifsmedelsindustri.

Eftersom denna utveckling framför allt ägt rum omkring de stora städerna, är det lämpligt att härifrån öfvergå till att betrakta järnvägarnas betydelse för utvecklingen i städerna, d. v. s. i de *gamla* befolkningscentra.

### *FEMTE KAPITLET.*

## JÄRNVÄGARNAS BETYDELSE FÖR STÄDERNAS UTVECKLING.[1]

Den allmänna utvecklingen af städernas och landsbygdens befolkningsförhållanden sedan midten af förra århundradet framgår af följande tabell:

| | Landsbygden | Städerna | Stadsbefolkningen i procent af rikets folkmängd |
|---|---|---|---|
| 1850 | 3,131,463 | 351,078 | 10,08 |
| 1860 | 3,425,209 | 434,519 | 11,26 |
| 1870 | 3,628,876 | 539,649 | 12,95 |
| 1880 | 3,875,237 | 690,431 | 15,12 |
| 1890 | 3,885,283 | 899,698 | 18,80 |
| 1900 | 4,032,490 | 1,103,951 | 21,49 |
| 1905 | 4,066,764 | 1,227,087 | 23,18 |

**Årlig folkökning i ‰.**

| | Riket | Landsbygden | Städerna |
|---|---|---|---|
| 1841—60 | 10,39 | 9,50 | 18,07 |
| 1861—80 | 8,43 | 6,19 | 23,42 |
| 1881—1900 | 5,91 | 1,99 | 23,74 |
| 1901—1905 | 6,05 | 1,69 | 21,37 |

Man ser häraf, att städernas andel i rikets folkmängd har afsevärdt mer än fördubblats under perioden i fråga, men äfven att stadsbefolkningen fortfarande utgör en ganska obetydlig procent af folkmängden i jämförelse med de flesta andra länder.[2] Utvecklingen sedan 1855 är rent kvantitativt

[1] I detta kapitel ha ej användts de nu tillgängliga siffrorna för 1906, dels emedan de kommit mig väl sent i händer, men dels också därför att man genom att stanna vid 1905 kan erhålla en jämn hundraårsperiod, som dessutom låter dela sig midt itu.

[2] Såsom tillräckligt framgår af hvad som sagts om stationssamhällena i det föregående, omfatta städerna i Sverige långt ifrån alla orter med stadskaraktär, men den frågan lämnas nu å sido. Icke mindre än 22 svenska städer falla å andra sidan under folkmängdssiffran 2,000, som utgör den internationella statistikens gränslinje mellan land och stad. Genom afdrag af denna grupp städer, men med tillägg för öfriga agglomererade samhällen erhöll dr Arosenius i en redan ofta citerad uppsats det resultat, att stadsbefolkningen redan 1900 uppgick till 23,94 % af rikets folkmängd. (Statistisk tidskrift 1903 ss. 110 ff.) Denna siffra har emellertid det felet att ej lämpa sig för jämförelse med äldre tiders uppgifter.

mycket kraftig. Vid de första järnvägarnas öppnande ägde Sverige ingen enda stad med 100,000 invånare, ehuru Stockholm (97,952) kom denna siffra ganska nära; nu har landet en stad på mer än 300,000 inv. och därtill en på 150,000. 25,000—100,000 invånare ägde då endast Göteborg (29,547), medan antalet städer med detta invånarantal nu är sex; 10,000—25,000 inv. förekom i tre städer (Norrköping, Malmö och Karlskrona, hvarjämte Gäfle kom siffran nära) mot sjutton för närvarande. I stället har antalet städer med mindre än 1,000 invånare minskats med två tredjedelar, från aderton till sex. Ett bekvämt uttryck för förhållandet mellan städernas storlek nu och för femtio år sedan får man genom att säga, att ett invånarantal af 3,000 på den tiden ungefär motsvarade ett af 10,000 i våra dagar. Städerna med minst 3,000 invånare voro för femtio år sedan tjugonio, medan antalet städer som f. n. uppnått tiotusentalet är tjugofem; och med två undantag ägde alla nuvarande städer på 10,000 invånare ett invånarantal af 3,000 år 1855.

I betraktande af de verkningar som förut iakttagits hos de svenska järnvägarna synes det vara af intresse att jämföra utvecklingen hos städerna inne i landet med utvecklingen hos kuststäderna. Därvid bör emellertid Norrland genast lämnas å sido, emedan dess uppblomstring, som dragit med sig en stark folkökning i kuststäderna, beror af andra faktorer än järnvägarna. Äfven Stockholm utgör ensamt en grupp för sig och torde böra uteslutas, emedan dess siffror alltför mycket undanskymma utvecklingen hos de mindre städerna; och för vissa ändamål är det t. o. m. lämpligt att se bort från alla de fyra största städerna.

Om man nu jämför folkmängden i Svealands och Götalands städer, frånsedt Stockholm, vid tre tidpunkter med femtio års mellanrum, erhåller man följande siffror:[1]

| | Kuststäder | Städer i det inre |
|---|---|---|
| 1805 | 78,814 | 65,407 |
| 1855 | 147,185 | 113,358 |
| 1905 | 479,065 | 322,195 |

Detta innebär en folkökning för:

| | Kuststäder | Städer i det inre |
|---|---|---|
| | % | % |
| 1806—1855 | 86,8 | 73,3 |
| 1856—1905 | 232,3 | 187,5 |

Som man ser är folkökningen i kuststäderna starkare redan under första halfseklet, men detta förhållande upphör ej, utan blir tvärtom än mer utprägladt under det senare halfseklet.

Detta resultat är emellertid missvisande, emedan man jämför städer i alldeles skilda storleksklasser. Undantagas nu alla de fyra största städerna,

[1] För 1855 ingår häri folkmängden (faktisk eller beräknad) för de orter, som sedermera blifvit städer; för 1805 har intet sådant kunnat ske. Detta gör att utvecklingen under det senare halfseklet framträder svagare — ehuru säkert ytterst obetydligt svagare — än den i verkligheten varit. Göteborgs siffra 1905 innefattar Lundby, som $^1/_1$ 1906 införlifvades med staden.

sålunda jämte Stockholm äfven Göteborg, Malmö och Norrköping, ställa sig siffrorna på följande sätt:

| | Kuststäder | Städer i det inre |
|---|---|---|
| 1805 | 51,964 | 65,407 |
| 1855 | 83,880 | 113,358 |
| 1905 | 208,843 | 322,195 |

Folkökningen blir då:

| | Kuststäder | Städer i det inre |
|---|---|---|
| | % | % |
| 1806—1855 | 61,4 | 73,3 |
| 1856—1905 | 148,9 | 187,5 |

Här äger sålunda ett omvändt förhållande rum; folkökningen är i detta fall starkare i det inre landets städer under båda perioderna.

Samma förhållande framträder helt naturligt då man undersöker de inre städernas andel i hela stadsfolkmängden, fortfarande med bortseende från Norrlandsstäderna. Frånsedt Stockholm ställa sig siffrorna:

| | Kuststäder | Städer i det inre |
|---|---|---|
| | % | % |
| 1805 | 54,6 | 45,4 |
| 1855 | 56,5 | 43,5 |
| 1905 | 59,8 | 40,2 |

Frånsedt alla de fyra största städerna blir resultatet däremot:

| | Kuststäder | Städer i det inre |
|---|---|---|
| | % | % |
| 1805 | 44,3 | 55,7 |
| 1855 | 42,5 | 57,5 |
| 1905 | 39,3 | 60,7 |

De inre städernas andel är alltså lika obetingadt aftagande då Göteborg, Malmö och Norrköping räknas med, som den är tilltagande då de uteslutas.

Det kan icke sägas, att dessa siffror peka på någon afgörande förändring i förhållandet mellan kuststäderna och städerna i det inre. Samma utvecklingstendens som förekom under halfseklet 1806—1855 återfinnes i hufvudsak under det sista halfseklet, och det inre landets städer spela i hufvudsak samma roll nu som för femtio år sedan. Därom har man — vid fasthållande af den regel som gafs på föregående sida — äfven en antydan i det förhållandet, att det inre landet 1855 ägde tolf städer på minst 3,000 invånare och 1905 elfva på minst 10,000.

Detta hindrar icke, att utvecklingen af de inre städerna varit mycket god och att särskildt ökningen i de medelstora städerna varit kanske mest tillfredsställande i det inre. Det är sålunda betecknande för det ekonomiska tillståndet före järnvägarnas tid, att *alla* landets fem städer på mer än 10,000 invånare lågo vid hafvet och att de två största städerna inne i landet voro de två universitetsstäderna, Upsala med 8,000 inv. och Lund med 7,250 inv. Af nutidens sex städer på 25,000—100,000 inv. ligger en (Örebro) inne i landet, hvarjämte två städer i det inre (Upsala och Jönköping)

närma sig siffran 25,000; och af alla landets sjutton städer på 10,000—25,000 invånare ligga tio inne i landet. Det inre landet har nu, såsom framgår af hvad som sagts, elfva städer på minst 10,000 invånare, medan det 1855 ej hade en enda.

Någon afgörande förskjutning till de inre städernas förmån har emellertid, som nyss antydts, icke ägt rum. Frågar man sig då om järnvägarna varit utan verkningar för städernas utveckling blir svaret först och främst en hänvisning till stationssamhällena, de många *nya* orter, som uppstått inne i landet genom järnvägarnas inverkan. Det är tydligt att Sveriges järnvägar, t. o. m. de enskilda, afsiktligt eller oafsiktligt föredragit att förlägga sina knutpunkter *utanför* de historiska befolkningscentra. Förhållandet mellan Hallsberg och Örebro, Nässjö och Jönköping, Borlänge och Falun, för att ej nämna flera, är i detta afseende lärorikt; och i det inre landet finnes knappast någon mera betydande stad som utgör en viktigare järnvägsknut, möjligen med undantag af Borås.

Håller man sig emellertid nu, såsom afsikten är, till städerna i historisk mening är det af stor vikt att hålla i minnet stambanornas skygghet för redan existerande befolkningscentra.[1] Under dessa förhållanden är det visst icke gifvet, att järnvägarna främst ha verkat på orterna i det inre. Det bör vara förhållandet i den mån dessa äro järnvägsknutar; men järnvägsknutarna äro som sagdt icke städer. För så vidt det eljest är *afbrottet* i transporten som skapar städer, så skulle man kunna antaga, att järnvägarna gynnat just *kuststäderna*, emedan detta afbrott är starkast vid öfvergången från landtransport till sjötransport, alltså vid kusten. Alldeles får i alla händelser denna synpunkt icke lämnas ur sikte.[2]

Endast en närmare granskning af de städer hvilkas utveckling är starkare eller svagare än medeltalet kan bringa oss frågan närmare in på lifvet. Stockholm och Göteborg, som alltifrån början gått i spetsen, lämnas då tills vidare alldeles å sido.

De två icke-norrländska städer hvilkas relativa ökning under sista halfva århundradet visat sig starkast äro otvifvelaktigt Helsingborg och Borås, i det den förra staden ryckt upp från tjugonde till sjätte rummet och den senare från trettiotredje till tolfte rummet bland Sveriges städer. Efter dem komma Halmstad (från 30:de till 13:de rummet) och Örebro (från 11:e till 8:e rummet). Därnäst synas böra nämnas de tre inlandsstäderna Västerås, Karlstad och Eskilstuna[3] samt de fyra kuststäderna Malmö, Gäfle, Landskrona och Uddevalla. Som man ser är ökningen tämligen jämnt fördelad mellan kuststäder och städer i det inre. Detsamma gäller följaktligen äfven de städer som *sjunkit* i relativ betydelse, men den relativa minskningen synes trots detta ha varit starkare i kuststäder sådana som Karlskrona, Karlshamn (från 14:de till 36:e rummet), Kalmar, Västervik och Visby, medan bland inlandsstäder med minskad betydelse märkas Kristianstad (från

[1] Se ofvan 15.

[2] Det synes då knappast finnas fog för att (såsom E. Söderberg 105) tillskrifva järnvägarna förtjänsten af de inre städernas utveckling.

[3] Hvad Eskilstuna beträffar inträdde 1900 ett plötsligt omslag, och sista femårsperioden (1901—05) visar absolut folkminskning — något tämligen ovanligt bland städerna.

13:e till 23:e rummet) och universitetsstäderna, de sista dock ej mycket (Upsala från 7:e till 9:e, Lund från 9:e till 11:e rummet).

Såsom var att vänta tillåter ej heller denna uppräkning några allmängiltiga slutsatser. Utrikes handel, sjöfart och skeppsbyggeri äro afgörande för Helsingborg, inre handel för Örebro, metallindustri för Eskilstuna och Västerås, textilindustri för Borås, sockerindustri för de skånska städerna, särskildt Landskrona, kvarnindustri för Landskrona och Halmstad o. s. v. Det är en profkarta på olika näringsgrenar, där — till stor del naturligtvis på grund af de norrländska städernas frånvaro — det sista halfva århundradets nya industrier spela en ganska litet framträdande roll, ett tecken till alla andra på att landsbygden har den största betydelsen för Sveriges industri.

Emellertid är det dock *en* gemensam slutsats som synes kunna dragas ur en granskning af de olika städernas utveckling, nämligen den slutsatsen, att städer som för sin blomstring äro beroende af annat än näringar i egentlig mening ha gått tillbaka i relativ betydelse. Om man som en särskild grupp uttar de 32 städer, som *antingen* hade 3,000 inv. 1855 *eller* 10,000 inv. 1905, finner man att af dem 15 äro relativt aftagande; och af dessa 15 äro 11 följande: Karlskrona, Kristianstad, Kalmar, Falun, Upsala, Lund, Vänersborg, Nyköping, Visby, Linköping, Växjö. Som man ser äro alla dessa residensstäder, på sätt och vis äfven Lund. I detta starkare betonande af stadssamhällenas ekonomiska sida återspeglar sig otvifvelaktigt den allmänna utveckling hvari järnvägarna äro en hufvudfaktor, och såtillvida kan man utan tvekan tala om deras inverkan på resultatet. Eljest är denna inverkan fortfarande svår att finna, och att *antalet* järnvägar ej är afgörande för en orts uppblomstring visar Kristianstad, som befinner sig i midten af ett ovanligt tätt, ehuru visserligen ganska planlöst järnvägsnät, men som icke desto mindre sjunkit starkare i relativ betydelse än någon annan svensk inlandsstad. Emellertid skall en redogörelse för olika städers befolkningsutveckling uppvisa järnvägarnas inflytande i de olika fallen.

Det finnes ingen stad hvars utveckling mera uppenbart påverkats af järnvägarna än Borås och Östersund, och af dessa två är *Borås* såsom nyss nämndt en af de två städer i landet, hvilkas relativa uppgång vid den här använda metoden visat sig starkast. Redan banan Varberg—Borås har möjligen påskyndat samhällets utveckling, som varit god alltsedan banans öppnande 1880, men det afgörande ögonblicket inträdde med öppnande af Göteborg—Borås järnväg i december 1894 och de nya exportmöjligheter för stadens textilindustri, som inträdde därmed. Verkan var nästan ögonblicklig. Den årliga folkökningen var efter femårsperioder

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1881—85 | 270,0 | 1891—95 | 466,4 |
| 1886—90 | 406,6 | 1896—1900 | *1,079,8* |

och i årssiffror

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1894 | 531 | 1898 | 1,401 |
| 1895 | 793 | 1899 | 1,353 |
| 1896 | 838 | 1900 | 712 |
| 1897 | 1,095 | | |

Under tioårsperioden 1890—99 hade Borås i förhållande till sin storlek den största folkökningen af alla Sveriges större städer och detta både beträffande inflyttning och naturlig folkökning.[1]

En möjligen ännu mera afgörande ökning under järnvägens direkta inverkan visade *Östersund* på 1870- och 1880-talen; men detta är redan behandladt i annat sammanhang.[2] Alldeles slående är äfven, såsom var att vänta, utvecklingen i *Luleå* under Gellivarebanans inverkan — redan under dess långa förberedelseperiod 1884—1891 — men den starka ökningen har där efterträdts af absolut folkminskning sedan Ofotenbanans öppnande. Den årliga folkökningen var i Luleå efter femårsmedeltal:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1881—85 | + 54,4 | 1896—1900 | + 532,4 |
| 1886—90 | + 272,6 | 1901—05 | — 115,2 |
| 1891—95 | + 413,4 | | |

Luleås utveckling utgör en hälsosam påminnelse om järnvägarnas tveeggade inflytande och har bl. a. intresse såsom ett svenskt exempel på att förlängningen af en samfärdselsled kan skjuta åt sidan det samhälle som uppblomstrat genom trafikleden i dess ursprungliga sträckning.[3]

Något jämförligt med dessa tre städer — något sådant som att vändpunkten i hela utvecklingen beror på tillkomsten af en ny järnväg — kan veterligen icke uppvisas för några andra platser i Sverige. För Västerås exempelvis finner man en god och oafbrutet tilltagande folkökning sedan Västeråsbanans öppnande under åren 1875—76, men motsatsen mellan tiden före och efter bananläggningen är ej lika utpräglad som i de här berörda fallen; Västerås' *starka* folkökning börjar först 1887, och utvecklingen har aldrig varit tillnärmelsevis så stark som under den sista femårsperioden 1901—1905. Gäfle återigen växte synbarligen och alldeles afgörande efter Gäfle—Dalabanans öppnande 1859, men uppgångsperioderna 1871—75 och 1896—1900, som äro ännu starkare än 1856—60, sammanhänga knappast med några nya järnvägar, ehuru Upsala—Gäfle-banan öppnades i slutet af 1874; den senare af de nämnda perioderna har däremot säkerligen sammanhang med hamnens ombyggnad. På detta sätt korsas inflytelserna i en grad, som ofta gör dem omöjliga att skilja ut från hvarandra. Så kan det t. ex. ej gärna betviflas, att Malmö stads stora utveckling, som bragt det upp från fjärde till tredje rummet bland Sveriges städer, i mycket hög grad beror på dess ypperliga järnvägsnät, men det hindrar icke att stadens förnämsta uppgångsperiod 1871—85 var en tid nästan utan nya järnvägsförbindelser (nämligen frånsedt Malmö—Ystads järnväg dec. 1874) och dess stagnationsperiod 1886—95 tiden för öppnandet af fem nya banor.[4]

---

[1] *A* 1900: 1 texttab. D o. ss. VII f.

[2] Ofvan 47.

[3] Jfr ofvan 11.

[4] Befolkningsutvecklingen i Malmö återspeglar egentligen endast konjunkturerna, men detta ovanligt tydligt. Att vågberget 1871—75 i både Gäfle och Malmö beror på den väldiga »högkonjunkturen» och ej på de jämförelsevis obetydliga banor som öppnades mot femårsperiodens slut förefaller otvifvelaktigt.

Det är icke lönt att fortsätta denna uppräkning. I flera städer möter man samma förhållande som utförligt skildrats beträffande järnvägssocknarna, nämligen en starkare uppgång under förhoppningen på banan och under dess anläggningstid än efter dess öppnande; så var utvecklingen i Södertälje och Falköping i förhållande till Västra stambanan, Varberg i förhållande till Västkustbanan och möjligen Eskilstuna i förhållande till Oxelösundsbanan.

Slutligen bör nämnas, att järnvägen utan tvifvel har en särskild förtjänst om de jämförelsevis fåtaliga historiska stadssamhällen, som sakna alla slag af vattenkommunikationer och som därför stått nästan utan utvecklingsmöjligheter före järnvägarnas tid. Tydligast torde detta ha visat sig beträffande Falköping, som står främst i folkökning bland alla icke norrländska städer inom den grupp, som ägde mindre än 1,000 invånare 1855.

I denna redogörelse för järnvägarnas inflytande på städernas utveckling har nästan ingen uppmärksamhet ägnats åt Stockholm och Göteborg på grund af omöjligheten att i sådana fall som dessa särskilja de olika faktorernas inverkan. Beträffande omflyttningen borde dock järnvägens inverkan äfven i detta fall kunna utrönas, om det existerande materialet vore offentliggjordt och bearbetadt. Det är mycket sannolikt, ehuru nu omöjligt att bevisa, att just inflyttningen till städerna förändrat karaktär under de nya kommunikationsmedlens inverkan, att inflyttningen till Stockholm numera sker direkt från en mycket större del af landet än förut och att öfverhufvud taget de stora städernas dragningskraft genom järnvägarna vuxit mera än de mindre städernas. Detta måste dock för närvarande betraktas såsom ett antagande snarare än som ett påstående.

Dessa kortfattade antydningar synas vara ungefärligen hvad man med någon större säkerhet kan säga om järnvägarnas inverkan på städernas utveckling i Sverige.[1]

[1] Ett af de få mig bekanta försöken att vetenskapligt konstatera järnvägarnas inverkan på städernas utveckling är framställningen i H. Schwabes uppsats *Statistik des deutschen Städtewesens* (Jahrb. f. Nat. ök. u. St. VII, 1866, 25—30). Hans metod är att jämföra hvarje stads folkökning å ena sidan för tiden efter öppnandet af dess första järnväg och å andra sidan för en lika lång tid *före* järnvägens öppnande. Han anser sig då kunna dra den slutsatsen ur sitt material, att endast de stora städerna alltid gynnas af järnvägar, medan de medelstora och små försvagas om de ej ha industriell karaktär.

Rent metodiskt är emellertid denna undersökning ytterst bristfällig, framför allt emedan den ej alls indrar i jämförelsen orter som *ej* ha järnvägsförbindelse; och härmed nära besläktad är underlåtenheten att alls undersöka om den tendens till relativ uppgång för de stora städerna, som han tillskrifver järnvägarna, icke existerade redan *före* tillkomsten af den nya faktorn.

I sakligt hänseende synas resultaten åtminstone hvad Sverige angår tillräckligt vederlagda af stationssamhällenas historia.

*SJÄTTE KAPITLET.*

# JÄRNVÄGARNAS FÖRHÅLLANDE TILL ANDRA KOMMUNIKATIONSMEDEL.

Frågan om de äldre kommunikationsmedlens utveckling under järnvägarnas tid, särskildt om järnvägarnas och de inre sjöfartsledernas inbördes företräden och konkurrensförmåga, har på senare år varit flitigt diskuterad i de flesta länder, framför allt i Tyskland, där den inre sjöfarten efter att ha stått nästan stilla under järnvägarnas första tre fyra årtionden tagit stark fart på de sista trettio åren och efter allt att döma vuxit betydligt mer än järnvägstrafiken, underhjälpt som den inre sjöfarten varit af preussiska regeringens kanal- och järnvägspolitik.[1]

Något motsvarande möter man icke i Sverige, där järnvägarna ha ett starkt försteg genom den jämförelsevis korta tid på året som sjöfartslederna äro öppna — ungefärligen åtta månader — och äfven genom den fallande järnvägstariffen, som till stor del saknas i Tyskland. Frågan har ej heller varit mycket diskuterad här i landet på senare år; endast det i midten af 1890-talet uppkomna förslaget om Trollhätte kanals ombyggnad har ånyo i någon mån dragit uppmärksamheten till våra en gång så efterlängtade och fortfarande mycket viktiga inre sjöfartsleder.[2]

---

[1] Litteraturen om kanalfrågan är som bekant i Tyskland öfverväldigande, men behöfver ej här anges närmare. Ett af de senaste bidragen är Verein für Socialpolitiks enquête *Die Schiffahrt der deutschen Ströme*, som i tredje bandet (Schriften des Vereins für Socialpolitik band 102, Lpz. 1905) innehåller en afhandling af F. Schulte om förhållandet mellan sjöfarten på Rhen och järnvägarna. Det färskaste statistiska materialet finns i tyska riksstatistiken öfver den inre sjöfarten för 1905 (Statistik des Deutschen Reichs band 175, Berl. 1907). Se äfven den ovanligt väl afvägda och kloka framställningen i W. Lotz' *Verkehrsentwickelung in Deutschland 1800—1900* (2:a uppl., Lpz. 1906), kap. 5, äfvensom K. A. Wieth-Knudsen *Tysklands Strømveje* (Nationaløk. Tidsskr. 1905 272—99); i den senare uppsatsen finner man (289 ff.) reproducerade »Baurat» SympherS ständigt åberopade jämförelser mellan godstrafikens utveckling på järnvägar och på sjöfartsleder. En ganska hälsosam motvikt mot de tyska synpunkterna ger H. R. Meyers visserligen långt ifrån opartiska *Government Regulation of Railway Rates* (New York 1905), som gör det ganska klart att en stor del af de tyska sjöfartsledernas betydelse beror på den förvända järnvägspolitiken. Öfver alla gränser i partiskhet mot kanalerna går däremot Acworths lilla uppsats *British Canals* (Economic Journal XV 1905 149—55).

[2] Denna fråga har särskildt framkallat följande publikationer: *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens* redan förut citerade betänkande af 1902 — i det följ. cit. *V. V. st.* —, *Underdåniga utlåtanden öfver Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens — — — betänkande — — —* (Sthlm 1905) och en liten skrift af förslagets främste målsman öfverstlöjtnant P. Laurell (*Kanalförslaget Vänern—Kattegat*, Sthlm 1904).

Hvad sjöfartsledernas isfrihet beträffar visar *E* 1905 tab. 28 för de viktigaste kanalerna en period mellan 7½ och 8½ månader, och detta bestyrkes af *V. V. st:s* uppgifter från Trollhätte kanalkontor, som visa att denna kanal under åren 1882—1900 i regel varit stängd från midten af december till midten af april, alltså jämnt fyra månader (19 f.). V. Kurs (*Kanäle* i Handwörterb. d. Staatswiss. V[2] Jena 1900, 18) uppger för Tyskland undantagsvis fyra, vanligen blott två månaders isläggningstid.

Det har redan anmärkts i ett annat sammanhang att en del af de inre farlederna, nämligen många af de små kanalerna och sammansatta trafiklederna i bergslagen, fått ge fullständigt vika för de nya järnvägarna. Detta betecknar den ena ytterligheten. Den andra utgöres af flottlederna, som säkert aldrig rönt det minsta intrång från järnvägarnas konkurrens. Däremellan ligga sedan många gradationer. Strömsholms kanal, hvars trafik utvecklats förmånligt till inemot de sista åren,[1] parallelliserades 1899 af Ramnäs—Kolbäcks järnväg, hvartill året därpå kom Örebro—Krylbo-banan, med den påföljd att det sammanlagda tontalet för de mätta fartygen på kanalen sjönk nästan till hälften på de två åren 1899—1901 och sedan ytterligare har sjunkit.[2] Återigen sjöfarten på Mälarens och Hjälmarens hamnar kanske ej direkt har lidit af järnvägarnas konkurrens, men den visar i hufvudsak stillastående sedan början af 1890-talet.[3]

Det viktigaste är emellertid gifvetvis de stora kanalföretagen, Göta och Trollhätte kanaler. Och om dem torde man kunna säga, att deras trafik i stort sedt utvecklats under järnvägarnas tid och ännu utvecklas, ehuru just de sista åren visat stillastående eller rent af nedgång.[4] Visserligen är det uppenbart, att då järnvägsnätet hastigt och ganska oväntadt breddes ut öfver landet, hindrades de stora kanalerna att få den grundläggande betydelse för landets näringslif som man från början hade väntat och äfven haft rätt att vänta med hänsyn till de väldiga kostnader, kanalarbetena hade medfört. Hur stor del i denna utveckling till järnvägarnas förmån som tillkommer själfva järnvägarna och huru mycket som beror på kanalerna själfva, är dock ej lätt att säga, ty det är åtminstone en ganska allmän uppfattning äfven bland fackmän, att de svenska kanalernas byggnadssätt, framför allt deras krökningar och slussningsförhållanden men möjligen äfven deras ringa djup och bredd gjorde dem väl lämpade för den sjöfart med segelskutor, för hvilken de byggdes, men att allt detta minskar deras användbarhet framför allt vid bogsering af sjögående pråmar, som på sista tiden fått allt större betydelse. De svenska kanalerna skulle därför ha det stora felet att tvinga till en vanligen dyrbar och ofta för varorna skadlig omlastning.[5]

---

[1] Jfr *Kungl. Väg- och vattenbyggnadskåren 1851—1901* 37.

[2] *E* 1899 och 1901 tab. 29 och 1905 tab. 28. Kanaldirektionen har i år begärt att staten skall inköpa kanalen.

[3] Efter *E* 1890 tab. 3 och 1905 tab. 26.

[4] Se sammanställningen i *E* 1905 (text) s. XVIII. För Trollhätte kanal är 1900 ett maximiår, med ett vikttonnage (sic) af 855,000 ton, medan 1901 och 1902 representera endast resp. 730,000 och 675,000 ton. 1905 visar åter exceptionellt låga siffror, medan 1906 företer en afsevärd uppgång (enligt otryckt material, se nedan 135 n. 1).

[5] Detta är, som man kan förstå, hufvudargumentet för ombyggandet af Trollhätte kanal. se särskildt *Kungl. Väg- och vattenbyggnadskåren* 45 f., *V. V. st.* 4 f., utlåtande af K. Bfhde i Värmlands län jämte Karlstads hamnstyrelses uttalande och ett muntligt anförande inför K. Bfhde, allt 1903 (*Utlåtanden öfver V. V. st.* 124 ff., 148, 176). Å andra sidan har hela detta resonemang gjorts till föremål för kritik af chefen för Trollhätte kanalverk, som särskildt har visat att Trollhätte kanals slussmått äro fullt jämförliga med dem som förekomma i andra länders hufvudkanaler (*a. st.* 13, 15, 18 ff.). Det är ej lätt för en utomstående att bilda sig ett omdöme i frågan.

Den officiella sjöfartsstatistiken meddelar sedan 1883 ganska knapphändiga uppgifter om kanaltrafiken. Att fartygen under tio ton saknas är kanske af mindre vikt, men däremot betyder det mycket, att statistiken alldeles upphört att vara en transportstatistik, i det att ej blott godsslagsspecifikation utan t. o. m. uppgifter om fartygslasternas totala kvantitet försvunnit. Det torde därför ej vara möjligt att på grundval af detta material komma till någon djupare insikt om transportens fördelning mellan järnvägar och inre sjöfartsleder.

Emellertid utarbeta flera af kanalverken uppenbarligen fortfarande statistiken i samma omfattning hvari uppgifterna på sin tid publicerades af Kommerskollegium; och i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens betänkande om Trollhätte kanals ombyggnad (1902) har detta material hvad Trollhätte kanal beträffar blifvit bearbetadt och omräknadt af stadsrevisor A. Ramm samt delvis publiceradt.[1] Det torde under dessa förhållanden anses berättigadt att alldeles inskränka sig till en granskning af Trollhätte kanals utveckling och förhållande till järnvägarna, framför allt till Bergslagsbanan.

Känd är endast den del af Trollhätte kanals trafik som ej berör Göta kanal, i det att fartyg till och från Göta kanal betala afgift »pr rus» (efter registerton) och därför ej uppge lastens vare sig kvantitet eller innehåll. Det sammanlagda vikttonnaget på Trollhätte kanal bör emellertid med detta afdrag vara kändt, ehuru det ej synes vara publiceradt. Dock vet man dess omfång 1900—1902, för 1900: 855,000 ton, hvartill genom kalkyl lägges 200,000 för trafiken till och från Göta kanal.[2] Då nu däremot Ramms slutsiffra för trafiken *frånsedt* Göta kanal — vunnen genom omräkning af uppgifter för olika varors kvantiteter — är 991,000, torde man nödgas konstatera en ganska ansenlig aberration (omkr. 16 %) för det enda i tryck tillgängliga materialet.[3] I förhoppning att felet skall vara tämligen konstant och likformigt fördeladt torde man dock våga använda siffrorna särskildt för en undersökning af utvecklingen.

---

[1] Publiceringen är dock mycket partiell, i det att blott 25 af de 97 tabellbilagorna till Ramms framställning blifvit tryckta. Ramms tabeller hvila på en hel rad omräkningar (*V. V. st.* 127 f.), som det ej varit mig möjligt att kontrollera; såsom strax skall visas äro hans siffror säkert ej korrekta, också om man möjligen kan se bort ifrån felet.

För de senaste åren har själfva primärmaterialet (i afskrift) jämte kommentarier med största välvilja ställts till mitt förfogande af verkst. direktören för Kungl. Trollhätte kanal- och vattenverk, major F. V. Hansen samt kamrer Emil Lundmarker; och med hjälp af detta material skulle Ramms tabeller delvis kunnat kontrolleras. Tiden har dock ej tillåtit mig att ens tillnärmelsevis bearbeta manuskriptmaterialet, och detta gör, att den föreliggande framställningen har en ganska provisorisk karaktär och meddelas med reservation. Längre fram hoppas jag få tillfälle att särskildt behandla Trollhätte kanals utveckling under de sista åren.

[2] Hansen i *Utlåtanden öfver V. V. st.* 3 f. (siffrorna för diagrammet plansch I äro till stor del kalkylerade); jfr *V. V. st.* 3.

[3] *V. V. st.* bil. G tab. 2, som här främst kommit till användning. Genom en såvidt jag kan se alldeles felaktig kalkyl af trafiken till och från Göta kanal (nämligen med användning af siffror för registertonnage som om de gällde vikttonnage) får Ramm emellertid slutsiffran för *hela* trafiken att stämma med den af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (och senare af Hansen) antagna (162 ff., 129).

Utvecklingskurvan visar sig ganska lätt. Trollhätte kanals trafik har ej långt ifrån trettiofaldigats[1] under det gångna århundradet då man räknar efter de fraktade varornas vikt; deras tontal var nämligen 36,300 år 1801 men 991,000 år 1900, hvarvid dock bör märkas att 1900 är ett maximiår och därför anger ökningen väl högt. Fördubblingsårens läge är af stort intresse: 1824, 1844, 1856 och 1895. Medan fördubblingen i genomsnitt för hela århundradet kräfde tjugoett år, var den sista fördubblingsperioden nästan dubbelt så lång; alldeles särskildt stark blir motsatsen mellan denna period och tiden omedelbart före järnvägsdriftens början, som äfven är tiden omedelbart efter kanalens ombyggnad, då fördubblingsperioden endast var tolf år. Man finner alltså ett afgjordt försvagande i utvecklingens hastighet under det sista halfva århundradet, något som gifvetvis icke är betingadt af näringslifvets eller — ännu mindre — samfärdselns allmänna utveckling under denna tid. Efter tioårsperioder räknadt möter man samma företeelse och kan på så sätt ännu bättre iakttaga utvecklingens förlopp. Efter att ha stigit med 53,9 % 1831—40, tilltog denna ökning, tills perioden 1851—60, trafikens kulminationsperiod, visade 66,9 %; men därefter sjönk tillväxten till 14,2 % 1871—80 och ända till 6,4 % 1881—90; visserligen inträder därefter åter en gifven förbättring under sista tioårsperioden (1891—1900), hvars ökning uppgick till 39,8 %.[2]

Af årssiffrorna kan man få ytterligare bestyrkt hvad redan sista årtiondets siffra visar, nämligen att kanalens expansionsförmåga alldeles ej är uttömd, i det att vår sista stora uppsvingsperiod satt tydliga spår i trafikens utveckling, i synnerhet i ökningen mellan åren 1896 och 1898 samt 1899 och 1900 (den senare ökningen var 158,800 ton eller 19 % på ett år). Därefter har som förut nämndt följt en betydande nedgång; om kanalen skall visa sig lika känslig för den nuvarande högkonjunkturen kan man ännu icke se.

Den förändrade *sammansättningen* af Trollhätte kanals trafik är emellertid af ännu större vikt. Trävarorna ha under hela kanalens tillvaro utgjort mer än halfva transporten efter vikt beräknad; efter att ha kulminerat 1841—50 (72,4 % af hela trafiken) har transporten visserligen sjunkit oafbrutet men långsamt och stod 1891—1900 i 59,6 %.[3] Helt annat är förhållandet med järnvarorna, som i procent af hela godsmängden falla ofantligt under hela århundradet, tills de numera relativt sedt äro nästan betydelselösa (årliga medeltal):

| | tusen ton | % |
|---|---|---|
| 1801—10 | 14,7 | 36,7 |
| 1851—60 | 35,1 | 11,9 |
| 1891—1900 | 16,7 | 2,35 |

Järnvarornas plats har intagits af flera andra varor, framför allt stenkol, som nu ryckt upp i andra rummet af samtliga varor med 18,1 % af

[1] Närmare angifvet har trafiken ökat 27,3 gånger.

[2] *V. V. st.* 128.

[3] *A. st.* 132.

hela trafiken under perioden 1891—1900;[1] och den sista uppsvingsperiodens ökning visar sig särskildt med hänsyn till stenkol och trävaror.

Det rikhaltiga materialet ger alltså goda möjligheter att bedöma beskaffenheten af kanaltrafikens utveckling under det gångna århundradet, och man finner dels en oförneklig afmattning under senare tider, dels ett försvinnande af de mest förädlade varorna.

I hvad mån denna utveckling beror på eller sammanhänger med järnvägarnas tillkomst är en helt annan och mycket svårare fråga. Såtillvida är läget ovanligt gynnsamt för frågans besvarande som man i Bergslagsbanan har såsom parallell trafikled en stor och viktig järnväg, hvars statistik gör det möjligt att noga följa utvecklingen af dess trafik. Emellertid bli jämförelserna mellan banans och kanalens trafik aldrig fullt tillfredsställande, då man beträffande kanalen — äfven frånsedt siffrornas felaktighet — icke känner vare sig trafikriktningen eller medeltransportlängden (att fem sjättedelar af godset passerar hela kanalen kan knappast vara mer än en gissning).[2]

Trollhätte kanals trafik steg hastigt ända till 1865, men därefter inträdde ett stillestånd som ej ens under 1870-talets glansår ersattes af någon kraftigare uppgång, och 1879, just under den svåraste depressionsperioden efter de goda åren, inträdde Bergslagsbanan fullt afslutad på skådeplatsen.[3] Perioden 1881—90 blef då för kanalen den sämsta af alla. Men i det stora hela uttränger ingendera af de två trafiklederna hvarandra — deras trafik

Transporten af järn och stål på Trollhätte kanal och Bergslagsbanan 1877—1882.[4]

| År | Transporten i ton | | Ökning eller minskning i ton | |
|---|---|---|---|---|
| | Trollhätte kanal | Bergslags-banan | Trollhätte kanal | Bergslags-banan |
| 1877 | 38,319 | 29,702 | — | — |
| 1878 | 29,120 | 40,624 | — 9,199 | + 10,922 |
| 1879 | 22,961 | 46,952 | — 6,159 | + 6,328 |
| 1880 | 22,515 | 62,001 | — 446 | + 15,049 |
| 1881 | 17,027 | 79,038 | — 5,488 | + 17,037 |
| 1882 | 15,805 | 87,387 | — 1,222 | + 8,349 |
| | | Summa | — 22,514 | + 57,685 |

visar efter kvantitet beräknad en egendomlig öfverensstämmelse alltifrån 1883 — och vid den nya stora uppsvingsperiodens början 1895 rusar tra-

[1] *V. V. st.* 130 ff.

[2] Ramm (*V. V. st.* 132) säger denna transportlängd vara »trolig». Han afstår emellertid från uppgifter om tonkilometertalet, medan Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen själf (*a. st.* 3) har några siffror därom som förefalla alldeles obegripliga.

[3] Till belysning af förhållandet mellan Trollhätte kanals och järnvägarnas utveckling meddelas i *V. V. st.* ett ganska lärorikt, ehuru något oöfverskådligt diagram (plansch 8), uppgjordt af P. Laurell.

[4] Siffrorna för kanalen efter *V. V. st.* bil. G tab. 2, för banan efter *Bergslagernas jernvägsaktiebolag* bil. 9.

fiken hos dem båda upp i broderlig förening. Något afgörande till endera kommunikationsmedlets förmån har alltså obetingadt *icke* ägt rum.

Emellertid torde det vara lämpligt att närmare granska siffrorna och särskildt för att söka utröna i hvad mån järnets försvinnande från kanaltrafiken är att tillskrifva järnvägen. I detta syfte har tabellen på sid. 137 uppgjorts. Som man ser eröfrar Bergslagsbanan under de första åren jämnt lika mycket som kanalen förlorar, och sammanhanget är desto mera uppenbart som under dessa år öppnades just de delar af banan hvilka kunde konkurrera med kanalen, nämligen bandelarna mellan Göteborg och Mellerud. 1880—81 fortsättes uppgången af järnvägstrafiken, medan kanaltrafiken är tämligen oförändrad under 1880, och ej heller under 1881 sjunker den i tillnärmelsevis samma omfång som stegringen af järnvägstrafiken. Men det beror på att järnet nu definitivt har gått ned till sin betydelselösa ställning i kanaltrafiken, och föga tvifvel kan råda om att järntrafiken öfvertagits af banan. Det är nog sannolikt, att de dåliga konjunkturerna hade sin del i kanaltrafikens minskning; men då bättre tider började hade järnvägen redan definitivt öfvertagit den trafik som fanns att taga och behöll den sedan.

Resultatet af utvecklingen har blifvit en arbetsfördelning mellan kanal och järnväg som icke saknar intresse. Läget framgår af följande tabell.

**De olika varornas andel i godstrafiken på Trollhätte kanal och på Bergslagsbanan i medeltal för åren 1891—1900.**

| | I ton | | I % | |
|---|---|---|---|---|
| | Trollhätte kanal | Bergslags-banan | Trollhätte kanal | Bergslags-banan |
| Malmer | — | 172,106 | — | 23,9 |
| Järn och stål | 16,691 | 128,325 | 2,3 | 17,9 |
| Stenkol | 128,296 | 42,743 | 18,1 | 5,9 |
| Träkol | — | 73,363 | — | 10,2 |
| Trävaror | 422,892 | 100,397 | 59,6 | 14,0 |
| Papp, papper, trämassa etc. | — | 45,787 | — | 6,4 |
| Spannmål | 12,887 | 24,711 | 1,8 | 3,4 |
| Öfriga varor | 128,825 | 131,471 | 18,2 | 18,3 |
| Summa | 709,591 | 718,903 | 100,0 | 100,0 |

I denna tabell framträder först och främst det förhållandet, att järnvägstransporten är långt mångsidigare än kanaltrafiken. Medan kanalen endast redovisar fem af de upptagna grupperna, har Bergslagsbanan alla åtta, och medan på kanalen *en* vara representerar nära tre femtedelar af hela trafiken, kommer på järnvägen ingen vara upp till en fjärdedel däraf. Varornas fördelning mellan de två transportmedlen är också tydlig nog. Järnvägen har ej långt ifrån monopol på transporten af järn och stål, malmer, träkol samt papp, papper och trämassa, medan trävaror och stenkol alldeles öfvervägande gå kanalvägen. Det är en tydlig och afgörande uppdelning, som åt banan lämnar dels de mera förädlade varorna, dels träkolen, som icke gå sjöledes. Både om denna vara och ännu mer om mal-

men gäller det emellertid, att de egentligen ej äro på sin plats i tabellen. De höra nämligen till en annan del af Bergslagsbanans trafik än den som konkurrerar med Trollhätte kanal. För att få ut fullt jämförliga siffror meddelas därför nu fördelningen af trafiken på Göteborg, hvarvid emellertid kanalens hela trafik måst räknas såsom dithörande.

**Fördelningen af godstrafiken mellan Trollhätte kanal och Bergslagsbanan, i den mån trafiken berör Göteborg, för år 1900.**[1]

| | På Trollhätte kanal | På Bergslagsbanan, till eller från Göteborg | Kanalens andel i totaltrafiken | Bergslagsbanans andel i totaltrafiken |
|---|---|---|---|---|
| | ton | ton | % | % |
| Trävaror | 625,211 | 61,282 | 91,1 | 8,9 |
| Järn och stål | 16,331 | 66,329 | 19,8 | 80,2 |
| Stenkol | 178,123 | 20,212 | 89,8 | 10,2 |
| Papp, papper, tråmassa etc. | — | 57,565 | — | 100,0 |
| Spannmål | 7,577 | 9,491 | 44,4 | 55,6 |
| Gödningsämnen | — | 12,917 | — | 100,0 |
| Öfriga varor | 163,772 | 54,804 | 74,9 | 25,1 |
| Summa | 991,014 | 282,600 | 77,8 | 22,2 |

Specialiseringen är lika uppenbar enligt denna tabell som enligt den föregående, i det endast spannmålen är någorlunda jämnt fördelad mellan de två transportmedlen; och den föregående tabellens resultat bekräftas till alla delar.

Som slutsats ur denna undersökning kan man alltså säga, att järnvägarna bidragit att inskränka kanaltrafiken till de mindre förädlade varorna och på detta samt andra sätt tjänat till att begränsa utvecklingen af kanalernas trafik, men att icke någon tendens förefinnes till att vattenkommunikationerna på de stora kanalerna skola försvinna under konkurrens med järnvägsdriften.

Det senare är så mycket mindre förhållandet, som de sammansatta trafiklederna fortfarande äro af djupgående betydelse i särskildt bergslagens ekonomiska lif. Vid skildringen af järnvägarnas betydelse för bergshandteringen omtalades bland annat vikten af transporten från Nora—Karlskoga järnväg öfver Otterbäcken, Vänern och Trollhätte kanal till Göteborg samt samma väg i motsatt riktning. Denna trafikled visar t. o. m. starkt tilltagande siffror, i det den sammanlagda transporten nästan jämnt fördubblades mellan åren 1887 och 1900 (från 35,300 ton till 71,300 ton om året). Denna trafikled är af sådan betydelse, att det förekommer exempel på samtrafik mellan densamma och statsbanan för gods från Göteborg, d. v. s. att gods, destineradt till exempelvis Laxå på statsbanan, fraktas sjöledes till Otterbäcken och därifrån öfver Nora—Karlskoga järnväg till Strömtorp in på Nordvästra stambanan, i stället för att direkt inlastas på statsbanan i Göteborg.[2] Af en alldeles särskild betydelse är också Trollhätte kanal från den syn-

[1] Siffror från *V. V. st.* tab. 2 och *B:s B.* 1900 tab. 11.

[2] *V. V. st.* 139 ff.

punkten, att den åtminstone ännu så länge förmedlar den enda ekonomiskt möjliga transporten af Norrbottensmalm till de mellansvenska järnbruken. Denna transport från Tuollavare öfver Narvik och Göteborg (med dubbel omlastning) tillhör som bekant de sista åren, och några uppgifter om dess omfattning synas ej ännu vara publicerade. Kvantiteterna äro visserligen ej betydande hittills, men de förtjäna att meddelas:[1]

| | |
|---|---|
| 1903 | 4,197 ton |
| 1904 | 6,886 » |
| 1905 | 1,856 » |
| 1906 | 18,289 » |

Helt annorlunda ställer sig utvecklingen naturligt nog för äldre former af *landtransport.* Det gäller visserligen i Sverige liksom i Tyskland att väganläggningarna först taga riktig fart då järnvägarna börja komma; sålunda nyanlades och ombyggdes i Sverige mellan 1841 och 1905 — i verkligheten nästan uteslutande efter Väg- och vattenbyggnadskårens bildande 1851 — med understöd af allmänna medel 14,573 km vägar,[2] medan hela väglängden vid periodens början var mindre än fyra gånger så stor (55,640 km).[3] Däremot företer skjutsningen en högst betydande minskning under järnvägarnas tid, och åtminstone till en början såsom en direkt följd af deras tillkomst. Vid de första banornas öppnande blef skjutsningen på sådana vägar som ledde till eller från stationerna ofta fördubblad; men på vägar i banornas riktning var skjutsningen i stället så godt som bortblåst, så att exempelvis antalet skjutshästar om dagen mellan Alingsås och Göteborg sjönk från 20 till 1 vid stambanans öppnande.[4] Skjutsningen fortfor att sjunka starkt under hela tioårsperioden 1856—65; men härvid var minskningen ansenlig också i län som ej fått järnvägar (t. ex. Upsala och Kalmar län),[5] så att den sedan fortgående minskningen delvis utan tvifvel beror på att andra former för landsvägstransport ha kommit i stället. Och ett utmärkt exempel på nya kommunikationsmedels förmåga att *skapa* trafik lämna siffrorna för *postföringen.* 1867 låg järnvägspostbefordran ännu i sin linda, i det antalet postförda kilometer på järnväg endast utgjorde 2,410,000; sedan dess har siffran mer än tiodubblats och utgör nu (1905) 25,455,000. Men det är så långt ifrån att denna befordran utträngt postbefordran på landsväg, att antalet postförda kilometer på landsväg under samma tid *ökats* med 79 %, från 5,805,000 till 10,388,000.[6]

---

[1] Siffrorna gälla de uppför Trollhätte kanal gående malmkvantiterna, som endast bestå af dessa sändningar från Norrbotten, och uppgifterna äro hämtade från kanalens otryckta trafikredogörelser. Jfr Laurell *Vänern—Kattegat* 60. Uppgifter om frakter vid transport på olika vägar meddelar Brinell i *k. prop. 1907* n:o 107, s. 176.

[2] *S* 1905 tab. 1.

[3] *Kungl. Väg- och Vattenbyggnadskåren* tabell s. 199.

[4] *Skjutskomiténs* betänkande (1859) 11 f., 28.

[5] *Andra skjutskomiténs* betänkande (1877) tabell s. 81.

[6] *Minnesskrift vid invigningen af Nya Posthuset i Stockholm den 27 oktober 1903* (Sthlm 1903) 131, 137, samt *M* 1905 texttab. A.

I vårt land möter man intet af den »rädsla för samfärdseln» som i så hög grad satt sin prägel på den preussiska järnvägspolitiken under de sista årtiondena. Tvärtom torde man i Sverige ofta alltsedan de stora kanalbyggnadernas dagar ha gått till motsatt ytterlighet och väntat af nya kommunikationer välsignelser, som endast kunna följa af en djupgående förändring i folkets och statens ekonomiska karaktärsläggning. Delvis på grund af att skjutsningen aldrig hos oss såsom i de flesta andra länder varit en inkomstkälla utan endast en tunga möter man i vårt land nästan aldrig klagomål öfver att järnvägarna gjort intrång i andra yrkesmäns lofliga näring, nästan intet i stil med »ljusfabrikanternas petition emot solen». I svaren på den första tullkomiténs frågeformulär (1882) erhåller man en god inblick i populära åskådningar beträffande sammanhanget mellan ekonomiska företeelser; och frånsedt en lustig, men enstaka klagan från vagnfabrikanterna öfver den skada deras afsättning lidit af de nya kommunikationsmedlen äro anledningarna till missnöje endast, att järnvägarna ej i ännu högre grad än som skett kommit de klagande till godo; och de påyrkade botemedlen gå alltid i riktning af förbättrade kommunikationer — fraktlindringar och nya bananläggningar — ej i riktning af samfärdselns inskränkning.[1] Samma uppfattning möter man i vårt land vid alla tillfällen. Motsatsen till Tyskland är här ganska påfallande och torde förklaras däraf, att man i Sverige med dess jämförelsevis långsamma ekonomiska utveckling ständigt förebrår sig att ej ha gjort mera af sina ekonomiska resurser, medan utvecklingen i Tyskland varit så oerhördt uppdrifven under det sista tredjedels seklet, att många önska rädda mer eller mindre af det gamla ekonomiska tillståndet genom dammar emot den instormande industrialismen.

[1] *Tullkomiténs* betänkande I 13 f., 24, 67.

# JÄRNVÄGSSOCKNAR.

## I. VÄSTRA STAMBANAN.[1]

### 1. STOCKHOLM—TÖREBODA.

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1835 $^{31}/_{12}$ | 1855 $^{31}/_{12}$ | 1861 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
| *Stockholms län.* | | | | |
| Brännkyrka | 1,469 | 1,634 | 1,977 | 11,581 |
| Huddinge | 1,200 | 1,563 | 1,701 | 2,089 |
| Botkyrka | 1,542 | 1,657 | 1,817 | 2,868 |
| Salem | 868 | 857 | 926 | 1,377 |
| [Grödinge] | 1,589 | 1,608 | 1,699 | 1,686 |
| Södertälje landsförsamling | 681 | 768 | 822 | 1,365 |
| Tveta | 622 | 753 | 900 | 740 |
| Ytterjärna | 684 | 766 | 796 | 733 |
| Öfverjärna | 789 | 846 | 936 | 1,184 |
| Vårdinge | 1,063 | 1,142 | 1,289 | 1,759 |
| Summa för ofvanstående socknar | 10,507 | 11,594 | 12,863 | 25,382 |
| » » » stationssocknar | 6,744 | 7,610 | 8,542 | 20,846 |
| Länets landsbygd | 103,541 | 113,019 | 116,850 | 174,565 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 10,1 | 10,3 | 11,0 | 14,5 |
| » stationssocknar » » » » » | 6,5 | 6,7 | 7,3 | 11,9 |
| » s:r utan station » » » » » | 3,6 | 3,6 | 3,7 | 2,6 |
| *Södermanlands län.* | | | | |
| [Hölö] | 1,419 | 1,548 | 1,514 | 1,562 |
| Frustuna | 1,084 | 1,257 | 1,383 | 2,713 |
| [Kattnäs] | 318 | 301 | 295 | 326 |
| [Gåsinge] | 1,393 | 1,470 | 1,413 | 1,561 |
| Björnlunda | 1,563 | 1,683 | 1,740 | 1,889 |
| Gryt | 1,353 | 1,409 | 1,382 | 1,672 |
| Hyltinge | 801 | 937 | 940 | 1,423 |
| Helgesta | 903 | 920 | 929 | 1,121 |
| [Malmköping] | 268 | 337 | 402 | 661 |
| [Lilla Mellösa] | 1,825 | 2,180 | 2,294 | 2,145 |
| Flen | 705 | 740 | 774 | 2,247 |
| Skyllinge | 1,495 | 1,764 | 1,926 | 2,792 |
| [Lerbo] | 1,211 | 1,346 | 1,391 | 1,267 |
| Stora Malm | 2,908 | 3,158 | 3,214 | 6,793 |
| [Floda] | 3,346 | 3,944 | 4,100 | 3,765 |
| Östra Vingåker | 1,910 | 2,174 | 2,292 | 2,627 |
| Västra Vingåker[2] | 6,873 | 7,369 | 7,689 | 8,094 |
| Summa för ofvanstående socknar | 29,375 | 32,537 | 33,678 | 42,658 |
| » » » stationssocknar | 16,782 | 18,317 | 19,048 | 27,623 |
| Länets landsbygd[2 3] | 102,936 | 112,533 | 114,975 | 141,612 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 28,5 | 28,9 | 29,3 | 30,1 |
| » stationssocknar » » » » » | 16,3 | 16,3 | 16,6 | 19,5 |
| » s:r utan station » » » » » | 12,2 | 12,6 | 12,7 | 10,6 |

[1] Denna och följande notsiffror hänvisa till anmärkningar vid slutet af bilagan ss. 160—162

| *Örebro län.* | Folkmängd 1835 $^{31}/_{12}$ | 1855 $^{31}/_{12}$ | 1861 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
|---|---|---|---|---|
| Lännäs | 1,804 | 2,154 | 2,299 | 2,255 |
| Asker | 3,500 | 3,923 | 4,109 | 5,042 |
| Sköllersta | 2,432 | 2,749 | 2,901 | 2,983 |
| [Gällersta] | 1,242 | 1,247 | 1,282 | 1,314 |
| [Kumla] | 1,652 | 3,671 | 4,053 | 8,012 |
| Hallsberg | 814 | 1,760 | 1,923 | 3,215 |
| Hardemo | 1,406 | 1,625 | 1,758 | 1,893 |
| Viby | 2,895 | 3,393 | 3,519 | 4,276 |
| Bodarne | 978 | 1,057 | 1,125 | 2,316 |
| Summa för ofvanstående socknar | 16,723 | 21,579 | 22,969 | 31,306 |
| » » » stationssocknar | 12,271 | 16,553 | 17,630 | 25,844 |
| Länets landsbygd [1] | 115,083 | 133,918 | 142,796 | 168,268 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 14,5 | 16,1 | 16,1 | 18,6 |
| » stationssocknar » » » » » | 10,7 | 12,4 | 12,3 | 15,4 |
| » s:r utan station » » » » » | 3,8 | 3,7 | 3,8 | 3,2 |
| *Skaraborgs län.* | | | | |
| Finnerödja | 2,073 | 2,543 | 2,862 | 2,876 |
| Hofva | 2,940 | 3,640 | 4,125 | 3,016 |
| Ålgarås | 1,060 | 1,486 | 1,759 | 1,691 |
| Fredsberg | 1,715 | 2,368 | 2,390 | 2,097 |
| Björkäng | 809 | 965 | 1,420 | 2,119 |
| Summa för ofvanstående socknar | 8,597 | 11,002 | 12,556 | 11,799 |
| » » » stationssocknar | 3,942 | 4,994 | 6,041 | 6,686 |
| Länets landsbygd | 168,354 | 198,726 | 213,645 | 212,548 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 5,1 | 5,5 | 5,9 | 5,6 |
| » stationssocknar » » » » » | 2,3 | 2,5 | 2,8 | 3,1 |
| » s:r utan station » » » » » | 2,8 | 3,0 | 3,1 | 2,5 |

## 2. TÖREBODA—GÖTEBORG.

| *Skaraborgs län.* | Folkmängd 1835 $^{31}/_{12}$ | 1855 $^{31}/_{12}$ | 1860 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
|---|---|---|---|---|
| Björkäng | 809 | 965 | 1,378 | 2,119 |
| [Fägre] | 1,478 | 1,896 | 2,182 | 2,022 |
| [Trästena] | 619 | 543 | 617 | 521 |
| [Mo] | 276 | 317 | 357 | 431 |
| [Hjälstad] | 477 | 555 | 569 | 498 |
| Vad | 286 | 346 | 352 | 345 |
| [Götlunda] | 1,227 | 1,332 | 1,453 | 1,305 |
| [Flistad] | 393 | 480 | 511 | 442 |
| Väring | 762 | 847 | 981 | 1,152 |
| [Locketorp] | 781 | 927 | 983 | 852 |
| [Horn] | 536 | 562 | 620 | 530 |
| Frösve | 534 | 714 | 746 | 636 |
| Sköfde landsförsamling | 807 | 1,105 | 1,575 | 2,237 |
| [Ryd] | 291 | 388 | 402 | 258 |
| Norra Kyrketorp | 567 | 488 | 499 | 587 |
| [Sjogerstad] | 486 | 668 | 665 | 511 |
| [Rådene] | 381 | 378 | 431 | 291 |
| Transport | 10,710 | 12,511 | 14,321 | 14,737 |

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1835 31/12 | 1855 31/12 | 1860 31/12 | 1905 31/12 |
| Transport | 10,710 | 12,511 | 14,321 | 14,737 |
| [Borgunda] | 750 | 880 | 922 | 749 |
| Stenstorp | 355 | 450 | 488 | 994 |
| [Brunnhem] | 332 | 378 | 415 | 302 |
| [Segerstad] | 518 | 628 | 669 | 545 |
| [Södra Kyrketorp] | 226 | 249 | 265 | 224 |
| [Valtorp] | 338 | 433 | 474 | 375 |
| Torbjörntorp | 272 | 323 | 355 | 398 |
| Friggeråker | 370 | 435 | 536 | 479 |
| [Falköpings landsförsamling] | 441 | 516 | 581 | 1,299 |
| Marka | 500 | 574 | 601 | 526 |
| Gökhem | 854 | 912 | 955 | 996 |
| Sörby | 336 | 398 | 420 | 403 |
| Floby | 650 | 781 | 911 | 1,135 |
| [Larf] | 1,512 | 1,931 | 2,091 | 1,785 |
| Summa för ofvanstående socknar | 18,164 | 21,399 | 24,004 | 24,947 |
| » » » stationssocknar | 4,895 | 5,504 | 6,341 | 8,162 |
| Länets landsbygd | 168,354 | 198,726 | 210,635 | 212,548 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 10,8 | 10,8 | 11,4 | 11,7 |
| » stationssocknar » » » » » | 2,9 | 2,8 | 3,0 | 3,8 |
| » s:r utan station » » » » » | 7,9 | 8,0 | 8,4 | 7,9 |
| *Älfsborgs län.* | | | | |
| Hällestad | 399 | 394 | 407 | 442 |
| [Källunga] | 374 | 467 | 499 | 371 |
| [Hudene] | 902 | 1,076 | 1,149 | 1,158 |
| Herrljunga | 273 | 323 | 331 | 1,161 |
| Tarsled | 416 | 416 | 446 | 463 |
| Remmene | 307 | 319 | 344 | 358 |
| [Bråttensby] | 267 | 292 | 325 | 328 |
| [Tumberg] [4] | } 1,050 | } 1,155 | 451 | 351 |
| Kullings-Sköfde | | | 778 | 1,155 |
| [Algutstorp] | 413 | 542 | 551 | 464 |
| [Fullestad] | 374 | 430 | 452 | 319 |
| Hol | 815 | 899 | 943 | 796 |
| [Lena] | 323 | 1,115 | 1,182 | 979 |
| [Bålinge] | 563 | 590 | 615 | 400 |
| [Rödene] | 221 | 311 | 290 | 253 |
| Alingsås landsförsamling | 1,791 | 1,871 | 1,893 | 1,737 |
| Hemsjö | 1,367 | 1,634 | 1,795 | 1,707 |
| Skallsjö | 1,383 | 1,756 | 1,949 | 1,988 |
| [St. Lundby] | 1,450 | 1,670 | 1,781 | 1,682 |
| Lerum | 1,684 | 1,900 | 1,895 | 2,544 |
| Summa för ofvanstående socknar | 14,372 | 17,160 | 18,076 | 18,656 |
| » » » stationssocknar | 8,037 | 9,333 | 9,906 | 11,260 |
| Länets landsbygd | 201,794 | 243,925 | 257,589 | 245,200 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 7,1 | 7,0 | 7,0 | 7,6 |
| » stationssocknar » » » » » | 4,0 | 3,8 | 3,8 | 4,6 |
| » s:r utan station » » » » » | 3,1 | 3,2 | 3,2 | 3,0 |
| *Göteborgs och Bohus län.* | | | | |
| Partilled | 1,477 | 1,751 | 1,793 | 3,500 |
| [Örgryte] | 1,307 | 1,651 | 1,763 | 16,119 |
| Summa för ofvanstående socknar | 2,784 | 3,402 | 3,556 | 19,619 |
| Länets landsbygd | 126,117 | 151,955 | 160,308 | 195,602 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 10,0 |

# II. SÖDRA STAMBANAN.[1]

## 1. MALMÖ—HESSLEHOLM.

| Malmöhus län. | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1835 $^{31}/_{12}$ | 1855 $^{31}/_{12}$ | 1860 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
| Burlöf | 1,000 | 1,139 | 1,140 | 4,272 |
| St. Uppåkra | 1,067 | 1,026 | 1,046 | 1,263 |
| Lunds landsförsamling | 611 | 781 | 899 | 1,826 |
| S:t Peters Kloster | 559 | 573 | 530 | 731 |
| Vallkärra | 598 | 902 | 893 | 827 |
| [Stångby] | 461 | 627 | 705 | 529 |
| Håstad | 509 | 620 | 639 | 633 |
| Örtofta | 647 | 683 | 694 | 810 |
| V. Sallerup | 1,580 | 1,793 | 1,895 | 6,243 |
| Trollenäs | [2] 1,117 | [2] 1,342 | [2] 1,463 | 1,519 |
| Bosarp | 984 | 1,258 | 1,459 | 1,263 |
| Stehag | 1,068 | 1,097 | 1,212 | 1,426 |
| Munkarp | 649 | 827 | 832 | 699 |
| Hör | 1,289 | 1,854 | 2,066 | 2,565 |
| Summa för ofvanstående socknar | 12,139 | 14,522 | 15,473 | 24,606 |
| » » » stationssocknar | 6,045 | 7,193 | 7,712 | 15,845 |
| Länets landsbygd [3,4] | 182,773 | 228,311 | 237,765 | 279,572 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 6,6 | 6,4 | 6,5 | 8,8 |
| » stationssocknar » » » » » | 3,3 | 3,2 | 3,2 | 5,7 |
| » s:r utan station » » » » » | 3,3 | 3,2 | 3,3 | 3,1 |
| *Kristianstads län.* | | | | |
| Tjörnarp [4] | 599 | 722 | 810 | 1,032 |
| Norra Mellby | 1,215 | 1,508 | 1,611 | 2,054 |
| Brönnestad | 869 | 1,141 | 1,254 | 985 |
| Stoby | 1,598 | 2,007 | 2,173 | 4,210 |
| Vankifva | 806 | 1,211 | 1,253 | 1,951 |
| Summa för ofvanstående socknar | 5,087 | 6,589 | 7,101 | 10,232 |
| » » » stationssocknar | 4,218 | 5,448 | 5,847 | 9,247 |
| Länets landsbygd [4] | 151,359 | 187,832 | 200,914 | 203,604 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 3,4 | 3,5 | 3,5 | 5,0 |
| » stationssocknar » » » » » | 2,8 | 2,9 | 2,9 | 4,5 |
| » s:r utan station » » » » » | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,5 |

## 2. HESSLEHOLM—FALKÖPING.

| Kristianstads län. | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1840 $^{31}/_{12}$ | 1860 $^{31}/_{12}$ | 1864 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
| Stoby | 1,714 | 2,173 | 2,531 | 4,210 |
| Vankifva | 926 | 1,253 | 1,436 | 1,951 |
| Hästveda | 1,148 | 1,385 | 1,577 | 1,832 |
| Osby | 3,214 | 4,014 | 4,399 | 4,313 |
| Loshult | 1,754 | 2,019 | 2,204 | 1,922 |
| Summa för ofvanstående socknar | 8,756 | 10,844 | 12,147 | 14,228 |
| Länets landsbygd [4] | 159,335 | 200,914 | 210,751 | 203,604 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 5,5 | 5,4 | 5,8 | 7,0 |

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1840 31/12 | 1860 31/12 | 1864 31/12 | 1905 31/12 |
| *Kronobergs län.* | | | | |
| Stenbrohult | 1,675 | 2,057 | 2,402 | 3,572 |
| [Pjätteryd] | 2,079 | 2,487 | 2,586 | 1,911 |
| Virestad | 3,673 | 4,693 | 5,000 | 3,997 |
| Vislanda | 1,496 | 1,836 | 1,978 | 2,632 |
| Blädinge | 1,021 | 1,188 | 1,321 | 1,054 |
| Aringsås | 823 | 998 | 1,194 | 2,202 |
| Lekaryd | 688 | 682 | 741 | 701 |
| Moeda | 1,604 | 1,943 | 2,132 | 2,391 |
| [Berg] | 1,226 | 1,357 | 1,448 | 1,153 |
| Aneboda | 703 | 779 | 826 | 865 |
| Summa för ofvanstående socknar | 14,988 | 18,020 | 19,628 | 20,478 |
| » » » stationssocknar | 6,989 | 8,295 | 9,273 | 12,363 |
| Länets landsbygd | 121,454 | 152,225 | 157,089 | 149,738 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 12,3 | 11,8 | 12,5 | 13,7 |
| » stationssocknar » » » » » | 5,8 | 5,4 | 5,9 | 8,3 |
| » s:r utan station » » » » » | 6,5 | 6,4 | 6,6 | 5,4 |
| *Jönköpings län.* | | | | |
| Hjälmseryd | 2,827 | 3,371 | 3,652 | 3,055 |
| Stockaryd | 763 | 948 | 1,085 | 1,004 |
| [Hjärtlanda] | 306 | 407 | 427 | 312 |
| Norra Ljunga | 623 | 684 | 749 | 1,087 |
| [Vallsjö] | 543 | 659 | 733 | 1,480 |
| Norra Sandsjö | 2,359 | 2,662 | 2,878 | 3,707 |
| [Bringetofta] | 1,553 | 1,848 | 1,933 | 1,513 |
| Nässjö | 1,170 | 1,274 | 1,474 | 5,185 |
| Barkeryd | 1,392 | 1,406 | 1,567 | 1,332 |
| Forserum | 880 | 826 | 913 | 2,234 |
| Öggestorp | 829 | 805 | 866 | 694 |
| Rogberga | 1,347 | 1,522 | 1,663 | 1,805 |
| [Hakarp] | 1,123 | 1,355 | 1,455 | 6,156 |
| Ljungarum | 754 | 798 | 858 | 1,269 |
| Bankeryd | 921 | 999 | 997 | 951 |
| Summa för ofvanstående socknar | 17,390 | 19,564 | 21,250 | 31,784 |
| » » » stationssocknar | 11,433 | 12,945 | 14,144 | 20,508 |
| Länets landsbygd [5] | 150,657 | 160,273 | 168,909 | 177,214 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 11,5 | 12,2 | 12,6 | 17,9 |
| » stationssocknar » » » » » | 7,6 | 8,1 | 8,4 | 11,6 |
| » s:r utan station » » » » » | 3,9 | 4,1 | 4,2 | 6,3 |
| *Skaraborgs län.* | | | | |
| Habo [5] | 2,507 | 2,766 | 3,121 | 2,757 |
| Nykyrka | 495 | 516 | 578 | 725 |
| Sandhem | 1,636 | 1,800 | 1,901 | 1,986 |
| Yllestad | 685 | 815 | 886 | 628 |
| [Visttorp] | 377 | 415 | 421 | 340 |
| Vartofta-Åsaka [6] | 605 | 673 | 697 | 575 |
| Slöta | 1,092 | 1,355 | 1,451 | 1,226 |
| [Vårkumla] | 341 | 407 | 401 | 303 |
| Luttra | 392 | 402 | 444 | 375 |
| Summa för ofvanstående socknar | 8,130 | 9,149 | 9,900 | 8,915 |
| » » » stationssocknar | 6,415 | 7,252 | 7,937 | 7,322 |
| Länets landsbygd [5 6] | 175,046 | 210,924 | 221,331 | 212,548 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 4,6 | 4,3 | 4,5 | 4,2 |
| » stationssocknar » » » » » | 3,7 | 3,4 | 3,6 | 3,4 |
| » s:r utan station » » » » » | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,8 |

# III. ÖSTRA STAMBANAN.[1]

## 1. KATRINEHOLM—NORRKÖPING.

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Södermanlands län.* | 1845 31/12 | 1862 31/12 | 1865 31/12 | 1905 31/12 |
| Stora Malm | 3,058 | 3,194 | 3,355 | 6,793 |
| [Östra Vingåker] | 2,175 | 2,292 | 2,454 | 2,627 |
| Summa för ofvanstående socknar | 5,233 | 5,486 | 5,809 | 9,420 |
| Länets landsbygd | 108,107 | 115,726 | 119,989 | 141,612 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 4,8 | 4,7 | 4,8 | 6,7 |
| » stationssocken » » » » » | 2,8 | 2,7 | 2,8 | 4,8 |
| » s:n utan station » » » » » | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,9 |
| *Östergötlands län.* | | | | |
| Simonstorp | 751 | 827 | 864 | 924 |
| Kvillinge | 2,455 | 2,542 | 2,797 | 4,293 |
| Östra Eneby | 1,614 | 2,102 | 2,136 | 8,175 |
| Summa för ofvanstående socknar | 4,820 | 5,471 | 5,797 | 13,392 |
| Länets landsbygd[2] | 190,459 | 212,648 | 216,288 | 217,917 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 2,5 | 2,6 | 2,7 | 6,1 |

## 2. NORRKÖPING—NÄSSJÖ.

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Östergötlands län.* | 1850 31/12 | 1870 31/12 | 1874 31/12 | 1905 31/12 |
| Östra Eneby | 1,681 | 2,329 | 2,687 | 8,175 |
| Borg | [3] 1,320 | [3] 1,498 | [3] 1,513 | 2,536 |
| [Kullerstad] | 705 | 775 | 1,082 | 1,979 |
| Kimstad | 1,375 | 1,439 | 1,460 | 1,635 |
| Skärkind | 1,667 | 1,692 | 1,693 | 1,547 |
| [Gistad] | 750 | 795 | 861 | 717 |
| [Lillkyrka] | 212 | 238 | 228 | 161 |
| Törnevalla | 891 | 937 | 952 | 816 |
| [Rystad] | [4] 1,343 | [4] 1,424 | [4] 1,427 | 1,194 |
| [Vårdsberg] | 1,012 | 1,084 | 1,132 | 876 |
| S:t Lars | 1,981 | 2,281 | 2,316 | 3,294 |
| Kärna | 946 | 1,090 | 1,072 | 1,187 |
| [Vikingstad] | [5] 1,132 | [5] 1,093 | [5] 1,129 | 1,192 |
| [Rappestad] | 725 | 780 | 818 | 752 |
| Sjögestad | 631 | 651 | 676 | 692 |
| [Viby] | 954 | 1 035 | 1,048 | 910 |
| [Veta] | 963 | 960 | 1,024 | 940 |
| [Sya] | 471 | 570 | 630 | 663 |
| Mjölby | [6] 1,638 | [6] 1,921 | [6] 2,213 | 4,441 |
| Åsbo | 2,046 | 1,959 | 2,052 | 2,607 |
| Ekeby[7] | 2,402 | 2,671 | 2,997 | 4,013 |
| Summa för ofvanstående socknar | 24,845 | 27,222 | 29,010 | 40,827 |
| » » » stationssocknar | 16,565 | 18,322 | 19,884 | 30,960 |
| Länets landsbygd | 195,116 | 216,170 | 220,847 | 217,917 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 12,7 | 12,6 | 13,1 | 18,5 |
| » stationssocknar » » » » » | 8,5 | 8,5 | 9,0 | 14,2 |
| » s:r utan station » » » » » | 4,2 | 4,1 | 4,1 | 4,3 |

| *Jönköpings län.* | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1850 $^{31}/_{12}$ | 1870 $^{31}/_{12}$ | 1874 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
| Säby | 4,066 | 4,096 | 4,386 | 7,478 |
| Linderås | 1,948 | 1,852 | 1,964 | 1,695 |
| [Frinnaryd] | 728 | 661 | 724 | 805 |
| Lommaryd | 2,056 | 2,066 | 2,080 | 1,822 |
| [Marbäck] | 1,049 | 957 | 940 | 837 |
| [Bredestad] | 496 | 481 | 502 | 531 |
| [Bålaryd] | 1,030 | 1,169 | 1,191 | 918 |
| Flisby | 1,706 | 1,795 | 1,836 | 1,651 |
| Norra Solberga | 1,578 | 1,539 | 1,631 | 2,585 |
| Nässjö | 1,439 | 1,602 | 1,938 | 5,185 |
| Summa för ofvanstående socknar | 16,096 | 16,218 | 17,192 | 23,507 |
| » » » stationssocknar | 10,547 | 10,862 | 11,706 | 18,622 |
| Länets landsbygd | 154,650 | 165,418 | 170,405 | 177,214 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 10,4 | 9,8 | 10,1 | 13,3 |
| » stationssocknar » » » » » | 6,8 | 6,6 | 6,9 | 10,5 |
| » s:r utan station » » » » » | 3,6 | 3,2 | 3,2 | 2,8 |

# IV. NORDVÄSTRA STAMBANAN.[1]

## 1. LAXÅ—KRISTINEHAMN.

| *Örebro län.* | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1845 $^{31}/_{12}$ | 1862 $^{31}/_{12}$ | 1866 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
| Bodarne | 1,060 | 1,136 | 1,354 | 2,316 |
| Skagershult | 1,074 | 1,210 | 1,298 | 1,557 |
| Kvistbro | 2,762 | 3,482 | 3,847 | 3,816 |
| Nysund, länsdel | 1,949 | 2,479 | 2,538 | 1,767 |
| Karlskoga (med Karlsdals o. Degerfors kapell) | 6,803 | 8,632 | 9,417 | 15,045 |
| Summa för ofvanstående socknar | 13,648 | 16,939 | 18,454 | 24,501 |
| Länets landsbygd | 124,486 | 145,115 | 152,023 | 168,268 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 11,0 | 11,7 | 12,1 | 14,6 |
| *Värmlands län.* | | | | |
| [Nysund, länsdel] | 1,268 | 1,450 | 1,507 | 1,061 |
| [Visnum] | 2,867 | 3,332 | 3,456 | 3,191 |
| Varnum | 2,760 | 2,938 | 2,942 | 2,204 |
| Summa för ofvanstående socknar | 6,895 | 7,720 | 7,905 | 6,456 |
| Länets landsbygd | 203,176 | 242,775 | 251,819 | 228,485 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 3,4 | 3,2 | 3,1 | 2,8 |
| » stationssocken » » » » » | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 |
| » s:r utan station » » » » » | 2,0 | 1,8 | 1,7 | 1,4 |

## 2. CHARLOTTENBERG—ARVIKA.

| *Värmlands län.* | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1845 31/12 | 1863 31/12 | 1867 31/12 | 1905 31/12 |
| Eda | 3,998 | 4,822 | 5,159 | 6,262 |
| [Ålgå] | 1,928 | 2,326 | 2,433 | 1,594 |
| Ny | 1,536 | 1,736 | 1,854 | 1,528 |
| Arvika köping | 641 | 862 | 1,012 | 3,931 |
| Arvika | 3,273 | 3,899 | 4,122 | 3,905 |
| Summa för ofvanstående socknar | 11,376 | 13,645 | 14,580 | 17,220 |
| » » » stationssocknar | 6,175 | 7,420 | 8,025 | 11,721 |
| Länets landsbygd | 203,176 | 245,886 | 253,552 | 228,485 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 5,6 | 5,5 | 5,8 | 7,5 |
| » stationssocknar » » » » » | 3,0 | 3,0 | 3,2 | 5,1 |
| » s:r utan station » » » » » | 2,6 | 2,5 | 2,6 | 2,4 |

## 3. KRISTINEHAMN—ARVIKA.

| *Värmlands län.* | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1845 31/12 | 1866 31/12 | 1870 31/12 | 1905 31/12 |
| Varnum | 2,760 | 2,942 | 2,844 | 2,204 |
| Ölme | 3,501 | 3,651 | 3,666 | 2,549 |
| Väse | 4,626 | 5,050 | 4,958 | 4,048 |
| Östra Fågelvik | 1,629 | 1,856 | 1,950 | 1,947 |
| Karlstads landsförsamling | 705 | 994 | 1,009 | 877 |
| Grafva | 3,652 | 4,498 | 4,709 | 7,436 |
| Stora Kil | 3,089 | 3,424 | 3,446 | 3,525 |
| Frykerud | 3,228 | 3,792 | 3,781 | 2,898 |
| Boda | 1,623 | 2,061 | 2,083 | 1,691 |
| Brunskog | 3,853 | 5,218 | 5,150 | 3,878 |
| [Högerud] | 948 | 969 | 955 | 758 |
| Arvika | 3,273 | 3,998 | 4,055 | 3,905 |
| Arvika köping | 641 | 870 | 1,089 | 3,931 |
| Summa för ofvanstående socknar | 33,528 | 39,323 | 39,695 | 39,647 |
| » » » stationssocknar | 29,307 | 34,356 | 34,685 | 34,984 |
| Länets landsbygd | 203,176 | 251,819 | 248,996 | 228,485 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 16,5 | 15,6 | 15,9 | 17,4 |
| » stationssocknar » » » » » | 14,4 | 13,6 | 13,9 | 15,3 |
| » s:r utan station » » » » » | 2,1 | 2,0 | 2,0 | 2,1 |

# V. NORRA STAMBANAN.

## STOCKHOLM—ÅNGE.[1]

### 1. STOCKHOLM—UPSALA.

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Stockholms län.* | 1845 $^{31}/_{12}$ | 1863 $^{31}/_{12}$ | 1866 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
| Solna | 1,237 | 1,468 | 1,589 | 10,852 |
| [Spånga] | 988 | 1,245 | 1,381 | 5,264 |
| Sollentuna | 784 | 921 | 1,003 | 1,401 |
| [Ed] | 633 | 688 | 795 | 825 |
| [Hammarby] | 462 | 502 | 522 | 862 |
| Norrsunda | 699 | 689 | 788 | 838 |
| Husby-Årlinghundra | 660 | 804 | 837 | 903 |
| Odensala | 958 | 1,021 | 1,135 | 1,170 |
| Knifsta | 744 | 806 | 900 | 920 |
| [Alsike] | 656 | 692 | 693 | 645 |
| Summa för ofvanstående socknar | 7,821 | 8,836 | 9,643 | 23,680 |
| » » » stationssocknar | 5,219 | 5,878 | 6,434 | 16,601 |
| Länets landsbygd | 108,480 | 118,994 | 123,957 | 174,565 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 7,2 | 7,4 | 7,8 | 13,6 |
| » stationssocknar » » » » » | 4,8 | 4,9 | 5,2 | 9,5 |
| » s:r utan station » » » » » | 2,4 | 2,5 | 2,6 | 4,1 |
| *Uppsala län.* | | | | |
| Danmark | 1,025 | 1,119 | 1,134 | 1,060 |
| [Vaksala] | 939 | 1,159 | 1,190 | 1,109 |
| Summa för ofvanstående socknar | 1,964 | 2,278 | 2,324 | 2,169 |
| Länets landsbygd | 80,198 | 84,357 | 85,387 | 96,592 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 2,4 | 2,7 | 2,7 | 2,2 |
| » stationssocken » » » » » | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,1 |
| » s:n utan station » » » » » | 1,1 | 1,4 | 1,4 | 1,1 |

### 2. UPSALA—KRYLBO.

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Upsala län.* | 1850 $^{31}/_{12}$ | 1870 $^{31}/_{12}$ | 1873 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
| Bondkyrka | 907 | 1,172 | 1,166 | 1,706 |
| Börje | 831 | 806 | 813 | 757 |
| [Låby][2] | 264 | 220 | 221 | 215 |
| Vänge[2] | 785 | 833 | 862 | 775 |
| Åland | 366 | 441 | 459 | 425 |
| [Tibble] | 749 | 849 | 816 | 718 |
| [Järlåsa][2] | 779 | 786 | 829 | 882 |
| Summa för ofvanstående socknar | 4,681 | 5,107 | 5,166 | 5,478 |
| » » » stationssocknar | 1,900 | 2,123 | 2,137 | 1,918 |
| Länets landsbygd[3] | 80,958 | 87,201 | 88,532 | 96,592 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 5,8 | 5,9 | 5,8 | 5,7 |
| » stationssocknar » » » » » | 2,3 | 2,4 | 2,4 | 2,0 |
| » s:r utan station » » » » » | 3,5 | 3,5 | 3,4 | 3,7 |

| *Västmanlands län.* | Folkmängd 1850 31/12 | 1870 31/12 | 1873 31/12 | 1905 31/12 |
|---|---|---|---|---|
| Hvittinge | 1,177 | 1,393 | 1,527 | 2,243 |
| Västerlöfsta | 1,933 | 2,368 | 2,477 | 3,689 |
| Norrby | 1,288 | 1,518 | 1,661 | 1,599 |
| Sala landsförsamling | 972 | 1,134 | 1,302 | 1,165 |
| [Kila] | 1,367 | 1,706 | 1,824 | 1,807 |
| [Möklinta] | 2,206 | 2,478 | 2,586 | 2,632 |
| Västerfärnebo | 3,339 | 4,358 | 4,530 | 4,492 |
| Summa för ofvanstående socknar | 12,282 | 14,955 | 15,907 | 17,627 |
| » » » stationssocknar | 9,627 | 11,731 | 12,422 | 14,221 |
| Länets landsbygd [3] | 85,925 | 99,202 | 103,943 | 116,984 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 14,3 | 15,1 | 15,3 | 15,1 |
| » stationssocknar » » » » » | 11,2 | 11,8 | 12,0 | 12,2 |
| » s:r utan station » » » » » | 3,1 | 3,3 | 3,3 | 2,9 |

## 3. KRYLBO—BOLLNÄS.

| *Kopparbergs län.* | Folkmängd 1855 31/12 | 1874 31/12 | 1878 31/12 | 1905 31/12 |
|---|---|---|---|---|
| Folkärna | 3,132 | 4,043 | 4,344 | 5,955 |
| [Grytnäs] | 1,700 | 1,781 | 1,900 | 2,489 |
| By | 3,326 | 4,485 | 4,879 | 5,603 |
| Summa för ofvanstående socknar | 8,158 | 10,309 | 11,123 | 14,047 |
| » » » stationssocknar | 6,458 | 8,528 | 9,223 | 11,558 |
| Länets landsbygd | 152,588 | 176,013 | 181,642 | 210,402 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 5,3 | 5,9 | 6,1 | 6,7 |
| » stationssocknar » » » » » | 4,2 | 4,8 | 5,1 | 5,5 |
| » s:n utan station » » » » » | 1,1 | 1,1 | 1,0 | 1,2 |
| *Gäfleborgs län.* | | | | |
| Torsåker | 4,599 | 6,093 | 6,582 | 7,591 |
| Ofvansjö | } 6,086 | 5,575 | 5,917 | 7,830 |
| Jäderbo | | 1,971 | 2,131 | 2,185 |
| Ockelbo | 4,342 | 4,986 | 5,306 | 8,871 |
| Skog | 2,577 | 3,026 | 3,274 | 3,944 |
| Hanebo | 2,802 | 3,236 | 3,488 | 4,345 |
| Bollnäs | 6,410 | 7,759 | 8,346 | 12,862 |
| Summa för ofvanstående socknar | 26,816 | 32,646 | 35,044 | 47,628 |
| Länets landsbygd | 126,368 | 133,855 | 142,387 | 198,879 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 21,2 | 24,4 | 24,6 | 23,9 |

## 4. BOLLNÄS—ÅNGE.

| *Gäfleborgs län.* | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1855 $^{31}/_{12}$ | 1876 $^{31}/_{12}$ | 1881 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
| Bollnäs | 6,410 | 6,982 | 7,834 | 12,862 |
| Arbrå | 2,647 | 3,271 | 3,756 | 5,372 |
| Undersvik | 827 | 1,016 | 1,144 | 1,286 |
| Järfsö | 5,053 | 5,588 | 6,024 | 7,342 |
| Ljusdal | 4,048 | 5,114 | 5,905 | 9,986 |
| Ramsjö | 648 | 958 | 1,202 | 1,743 |
| Summa för ofvanstående socknar | 19,633 | 22,929 | 25,865 | 38,591 |
| Länets landsbygd | 126,368 | 137,891 | 149,074 | 198,879 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 15,5 | 16,6 | 17,4 | 19,4 |
| *Västernorrlands län.* | | | | |
| Hafverö[4] | 910 | 1,532 | 1,855 | 2,565 |
| Borgsjö | 2,501 | 3,656 | 4,161 | 5,846 |
| Summa för ofvanstående socknar | 3,411 | 5,188 | 6,016 | 8,411 |
| Länets landsbygd[4,5] | 100,764 | 140,980 | 156,718 | 212,884 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 3,4 | 3,7 | 3,8 | 4,0 |

## TVÅRBANAN TORPSHAMMAR—STORLIEN.[6]

| *Västernorrlands län.* | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1855 $^{31}/_{12}$ | 1875 $^{31}/_{12}$ | 1881 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
| Torp | 4,557 | 6,538 | 7,352 | 8,176 |
| Borgsjö | 2,501 | 3,598 | 4,161 | 5,846 |
| Summa för ofvanstående socknar | 7,058 | 10,136 | 11,513 | 14,022 |
| Länets landsbygd[4,5] | 100,764 | 137,460 | 156,718 | 212,884 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 7,0 | 7,4 | 7,3 | 6,6 |
| *Jämtlands län.* | | | | |
| Bräcke | 689 | 1,148 | 1,389 | 2,279 |
| Refsund | 1,211 | 1,259 | 1,561 | 2,542 |
| [Sundsjö] | 860 | 1,347 | 1,449 | 1,800 |
| Lockne | 1,224 | 1,468 | 1,572 | 1,692 |
| Brunflo | 1,576 | 2,047 | 2,349 | 4,115 |
| Ås | 732 | 927 | 1,036 | 1,331 |
| Rödön | 1,155 | 1,282 | 1,419 | 2,690 |
| [Aspås] | 709 | 909 | 1,081 | 1,083 |
| Nåskott | 658 | 740 | 794 | 1,135 |
| Alsen | 1,489 | 1,652 | 1,797 | 2,452 |
| Mattmar | 652 | 845 | 1,002 | 1,324 |
| Mörsil | 379 | 484 | 582 | 1,238 |
| Undersåker | 1,030 | 1,267 | 1,487 | 2,703 |
| Åre | 1,405 | 1,856 | 2,077 | 2,406 |
| Summa för ofvanstående socknar | 13,769 | 17,231 | 19,595 | 28,790 |
| » » » stationssocknar | 10,976 | 13,507 | 15,493 | 24,215 |
| Länets landsbygd[4] | 54,764 | 73,378 | 81,401 | 105,938 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 25,1 | 23,5 | 24,1 | 27,2 |
| » stationssocknar » » » » » | 20,0 | 18,4 | 19,0 | 22,9 |
| » s:r utan station » » » » » | 5,1 | 5,1 | 5,1 | 4,3 |

# BRÄCKE—BODEN.[7]

## 1. BRÄCKE—SOLLEFTEÅ.

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1861 31/12 | 1881 31/12 | 1886 31/12 | 1905 31/12 |
| *Jämtlands län.* | | | | |
| Bräcke | 817 | 1,389 | 1,615 | 2,279 |
| Refsund | 1,068 | 1,561 | 1,862 | 2,542 |
| Nyhem | 226 | 356 | 501 | 756 |
| Håsjö | 1,237 | 1,721 | 1,126 | 1,457 |
| [Hällesjö] | 702 | 939 | 1,981 | 2,277 |
| [Ragunda] | 2,232 | 3,337 | 3,757 | 4,399 |
| Fors[8] | 1,431 | 1,903 | 2,151 | 2,514 |
| Summa för ofvanstående socknar | 7,713 | 11,206 | 12,692 | 16,224 |
| Länets landsbygd[4] | 60,709 | 81,851 | 89,948 | 105,938 |
| Ofvanstående socknar i % af › › | 12,7 | 13,7 | 14,4 | 15,3 |
| *Västernorrlands län.* | | | | |
| Graninge | 1,344 | 1,445 | 1,543 | 1,749 |
| [Helgum] | 1,603 | 2,164 | 2,433 | 3,009 |
| Långsele | 1,625 | 2,140 | 2,476 | 2,791 |
| Sollefteå | 1,567 | 2,349 | 2,953 | 4,323 |
| Summa för ofvanstående socknar | 6,139 | 8,098 | 9,405 | 11,872 |
| Länets landsbygd[4 5] | 111,039 | 156,718 | 172,634 | 212,884 |
| Ofvanstående socknar i % af › › | 5,5 | 5,2 | 5,4 | 5,6 |

## 2. LÅNGSELE—VÄNNÄS.

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1866 31/12 | 1886 31/12 | 1891 31/12 | 1905 31/12 |
| *Västernorrlands län.* | | | | |
| Långsele | 1,755 | 2,476 | 2,751 | 2,791 |
| Ed | 916 | 1,173 | 1,311 | 1,345 |
| [Resele] | 1,659 | 2,090 | 2,419 | 2,448 |
| Skorped | 1,521 | 1,734 | 1,905 | 2,156 |
| Anundsjö | 3,647 | 5,076 | 5,862 | 7,121 |
| Mo | 1,516 | 1,879 | 2,150 | 2,031 |
| Björna | 1,806 | 2,469 | 2,773 | 2,812 |
| Trehörningsjö | 884 | 1,219 | 1,409 | 1,711 |
| Summa för ofvanstående socknar | 13,704 | 18,116 | 20,580 | 22,415 |
| Länets landsbygd[4 5] | 120,791 | 172,634 | 190,801 | 212,884 |
| Ofvanstående socknar i % af › › | 11,3 | 10,5 | 10,8 | 10,5 |
| *Västerbottens län.* | | | | |
| Nordmaling | 5,908 | 7,613 | 8,187 | 10,026 |
| [Bjurholm] | 2,752 | 3,498 | 3,909 | 4,229 |
| Vännäs | 3,044 | 3,671 | 4,234 | 5,583 |
| Summa för ofvanstående socknar | 11,704 | 14,782 | 16,330 | 19,838 |
| › › › stationssocknar | 8,952 | 11,284 | 12,421 | 15,609 |
| Länets landsbygd | 87,523 | 110,881 | 120,988 | 146,350 |
| Ofvanstående socknar i % af › › | 13,4 | 13,3 | 13,5 | 13,6 |
| › stationssocknar › › › › › | 10,2 | 10,2 | 10,3 | 10,7 |
| › s:n utan station › › › › › | 3,2 | 3,1 | 3,2 | 2,9 |

## 3. VÄNNÄS—BODEN.

| *Västerbottens län.* | Folkmängd 1870 31/12 | 1890 31/12 | 1893 31/12 | 1905 31/12 |
|---|---|---|---|---|
| Vännäs | 2,927 | 3,951 | 4,459 | 5,583 |
| Degerfors | 4,064 | 6,269 | 6,892 | 7,713 |
| Burträsk | 6,106 | 7,635 | 7,889 | 8,633 |
| Norsjö | 2,516 | 4,113 | 4,413 | 5,232 |
| Jörn | 2,000 | 2,996 | 3,279 | 4,176 |
| Summa för ofvanstående socknar | 17,613 | 24,964 | 26,932 | 31,337 |
| Länets landsbygd | 91,759 | 118,395 | 124,036 | 146,350 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 19,2 | 21,1 | 21,7 | 21,4 |
| *Norrbottens län.* | | | | |
| Piteå landsförsamling | 11,638 | 15,535 | 16,292 | 19,201 |
| Älfsby | 2,276 | 3,759 | 4,179 | 5,335 |
| Edefors [9] | 7,230 | 2,108 | 2,219 | 2,519 |
| Öfver-Luleå [9] | | 7,432 | 8,122 | 12,010 |
| Summa för ofvanstående socknar | 21,144 | 28,834 | 30,812 | 39,065 |
| » » » stationssocknar | 13,914 | 19,294 | 20,471 | 24,536 |
| Länets landsbygd | 71,410 | 96,085 | 100,371 | 137,219 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 29,6 | 30,0 | 30,7 | 28,5 |
| » stationssocknar » » » » » | 19,5 | 20,1 | 20,4 | 17,9 |
| » s:r utan station » » » » » | 10,1 | 9,9 | 10,3 | 10,6 |

# LULEÅ—OFOTEN.[10]

## 1. LULEÅ—GELLIVARE.

| *Norrbottens län.* | Folkmängd 1864 31/12 | 1884 31/12 | 1891 31/12 | 1905 31/12 |
|---|---|---|---|---|
| Neder-Luleå | 8,526 | 10,142 | 10,648 | 12,696 |
| Öfver-Luleå [9] | 6,545 | 7,432 | 9,861 | 12,010 |
| Edefors [9] | | 2,108 | | 2,519 |
| [Råneå] | 5,618 | 7,298 | 7,402 | 7,884 |
| [Jockmock] | 1,499 | 2,379 | 2,886 | 4,705 |
| Gellivare | 2,691 | 3,410 | 4,421 | 14,678 |
| Summa för ofvanstående socknar | 24,879 | 31,880 | 35,218 | 54,492 |
| » » » stationssocknar | 19,261 | 24,582 | 27,816 | 46,608 |
| Länets landsbygd | 69,480 | 88,294 | 97,580 | 137,219 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 35,8 | 36,1 | 36,1 | 39,7 |
| » stationssocknar » » » » » | 27,7 | 27,8 | 28,5 | 34,0 |
| » s:r utan station » » » » » | 8,1 | 8,3 | 7,6 | 5,7 |

## 2. GELLIVARE—RIKSGRÄNSEN.

| *Norrbottens län.* | Folkmängd 1878 31/12 | 1898 31/12 | 1902 31/12 | 1905 31/12 |
|---|---|---|---|---|
| Gellivare | 3,183 | 9,385 | 13,211 | 14,678 |
| Juckasjärvi | 1,927 | 2,621 | 4,663 | 8,064 |
| Summa för ofvanstående socknar | 5,110 | 12,006 | 17,874 | 22,742 |
| Länets landsbygd | 81,495 | 113,062 | 128,098 | 137,219 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 6,3 | 10,6 | 14,0 | 16,6 |

# VI. VÄSTKUSTBANAN (ENGELHOLM—GÖTEBORG).[1]

## 1. ENGELHOLM—HALMSTAD.

| *Kristianstads län.* | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1862 31/12 | 1882 31/12 | 1884 31/12 | 1905 31/12 |
| Barkåkra | 2,012 | 2,083 | 2,130 | 1,897 |
| Förslöf | 2,048 | 2,253 | 2,257 | 1,929 |
| Grefvie | 2,320 | 2,235 | 2,194 | 1,741 |
| [Västra Karup] | 3,587 | 3,748 | 3,726 | 2,718 |
| [Båstad] | 863 | 1,049 | 1,111 | 1,129 |
| Summa för ofvanstående socknar | 10,830 | 11,368 | 11,418 | 9,414 |
| » » » stationssocknar | 7,243 | 7,620 | 7,692 | 6,696 |
| Länets landsbygd | 206,092 | 214,468 | 213,572 | 203,604 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 4,6 |
| » stationssocknar » » » » » | 3,5 | 3,6 | 3,6 | 3,3 |
| » s:n utan station » » » » » | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 1,3 |
| *Hallands län.* | | | | |
| Östra Karup | 1,413 | 1,384 | 1,377 | 1,226 |
| Skummeslöf | 779 | 858 | 869 | 830 |
| [Renneslöf] | 2,283 | 2,421 | 2,439 | 2,251 |
| [Ysby] | 944 | 1,068 | 1,070 | 1,002 |
| Laholms landsförsamling | 1,952 | 2,205 | 2,272 | 2,049 |
| [Veinge] | 2,688 | 3,096 | 3,140 | 2,981 |
| Tjärby | 660 | 701 | 694 | 771 |
| Eldsberga | 1,375 | 1,491 | 1,521 | 1,452 |
| Trönninge | 735 | 725 | 688 | 595 |
| Snöstorp | 2,174 | 2,202 | 2,282 | 3,522 |
| Summa för ofvanstående socknar | 15,003 | 16,151 | 16,352 | 16,679 |
| » » » stationssocknar | 9,464 | 10,360 | 10,421 | 9,882 |
| Länets landsbygd | 111,505 | 118,589 | 119,228 | 113,153 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 13,5 | 13,6 | 13,7 | 14,7 |
| » stationssocknar » » » » » | 8,5 | 8,7 | 8,7 | 8,7 |
| » s:r utan station » » » » » | 4,0 | 4,9 | 5,0 | 6,0 |

## 2. HALMSTAD—VARBERG.

| *Hallands län.* | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1864 31/12 | 1884 31/12 | 1885 31/12 | 1905 31/12 |
| [Öfraby] | 467 | 590 | 591 | 503 |
| Söndrum | 1,168 | 1,556 | 1,607 | 2,064 |
| [Vapnö] | 460 | 977 | 995 | 714 |
| Harplinge | 2,321 | 2,705 | 2,755 | 3,161 |
| Refvinge | 686 | 705 | 706 | 641 |
| Getinge | 996 | 1,112 | 1,102 | 1,306 |
| Slöinge | 671 | 886 | 888 | 1,346 |
| [Eftra] | 1,135 | 1,402 | 1,407 | 1,298 |
| [Årstad] | 1,638 | 1,669 | 1,702 | 1,539 |
| Skrea | 1,529 | 1,872 | 1,866 | 1,819 |
| Transport | 11,071 | 13,474 | 13,619 | 14,391 |

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1864 31/12 | 1884 31/12 | 1885 31/12 | 1905 31/12 |
| Transport | 11,071 | 13,474 | 13,619 | 14,391 |
| Stafsinge | 1,902 | 2,455 | 2,506 | 2,561 |
| Morup | 2,782 | 2,793 | 2,806 | 2,593 |
| Tvååker | 2,431 | 2,768 | 2,789 | 2,672 |
| Spannarp | 736 | 843 | 810 | 764 |
| [Hunnestad] | 704 | 656 | 670 | 678 |
| Träslöf | 2,007 | 2,101 | 2,095 | 1,932 |
| Summa för ofvanstående socknar | 21,633 | 25,090 | 25,295 | 25,591 |
| » » » stationssocknar | 16,860 | 19,364 | 19,537 | 20,466 |
| Länets landsbygd | 114,587 | 119,228 | 119,293 | 113,153 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 18,9 | 21,0 | 21,2 | 22,6 |
| » stationssocknar » » » » » | 14,7 | 16,2 | 16,4 | 18,1 |
| » s:r utan station » » » » » | 4,2 | 4,8 | 4,8 | 4,5 |

## 3. VARBERG—GÖTEBORG.

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Hallands län.* | 1865 31/12 | 1885 31/12 | 1887 31/12 | 1905 31/12 |
| Träslöf | 2,062 | 2,095 | 2,095 | 1,932 |
| Lindberg | 2,094 | 1,958 | 1,922 | 1,789 |
| Torpa | 620 | 539 | 537 | 513 |
| Ås | 1,633 | 1,401 | 1,412 | 1,185 |
| Värö | 3,176 | 3,117 | 3,092 | 2,872 |
| Stråvalla | 455 | 434 | 429 | 298 |
| [Frillesås] | 1,309 | 1,303 | 1,281 | 1,086 |
| Landa | 886 | 774 | 775 | 630 |
| Ölmevalla | 1,419 | 1,405 | 1,375 | 1,217 |
| Fjärås | 4,086 | 3,780 | 3,733 | 3,274 |
| Hanhals | 968 | 886 | 908 | 698 |
| Tölö | 2,107 | 1,858 | 1,821 | 1,492 |
| [Ålfsåker] | 1,227 | 1,344 | 1,342 | 1,193 |
| Lindome | 2,816 | 2,870 | 2,875 | 2,745 |
| Summa för ofvanstående socknar | 24,858 | 23,764 | 23,597 | 20,924 |
| » » » stationssocknar | 17,773 | 17,078 | 16,931 | 15,064 |
| Länets landsbygd | 115,902 | 119,293 | 118,814 | 113,153 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 21,4 | 19,9 | 19,9 | 18,5 |
| » stationssocknar » » » » » | 15,3 | 14,3 | 14,3 | 13,3 |
| » s:r utan station » » » » » | 6,1 | 5,6 | 5,6 | 5,2 |
| *Göteborgs och Bohus län.* | | | | |
| Kållered | 557 | 619 | 644 | 618 |
| Fässberg | 4,681 | 6,351 | 6,342 | 6,872 |
| Örgryte | 1,978 | 7,355 | 7,984 | 16,119 |
| Summa för ofvanstående socknar | 7,216 | 14,325 | 14,970 | 23,609 |
| » » » stationssocknar | 6,659 | 13,706 | 14,326 | 22,991 |
| Länets landsbygd | 177,473 | 177,952 | 178,939 | 195,602 |
| Ofvanstående socknar i % » » | 4,1 | 8,0 | 8,4 | 12,1 |
| » stationssocknar » » » » » | 3,8 | 7,7 | 8,0 | 11,8 |
| » s:r utan station » » » » » | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,3 |

# VII. BERGSLAGSBANAN. [1]

## 1. FALUN—KIL.

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Kopparbergs län.* | 1850 31/12 | 1872 31/12 | 1876 31/12 | 1905 31/12 |
| Falu landsförsamling | 1,561 | 2,305 | 2,740 | 4,992 |
| Torsång | 999 | 1,134 | 1,189 | 1,273 |
| Stora Tuna | 6,315 | 7,473 | 8,808 | 18,533 |
| [Silfberg] | 1,676 | 1,743 | 1,884 | 1,696 |
| [Norrbärke] | 5,785 | 7,746 | 8,026 | 8,386 |
| Ludvika | 2,254 | 3,041 | 3,406 | 6,186 |
| [Grangärde] [2] | 6,624 | 8,038 | 8,762 | 11,334 |
| Summa för ofvanstående socknar | 25,214 | 31,480 | 34,815 | 52,400 |
| » » » stationssocknar | 16,869 | 20,295 | 22,860 | 37,749 |
| Länets landsbygd [2] | 145,456 | 170,960 | 180,226 | 214,628 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 17,3 | 18,4 | 19,3 | 24,4 |
| » stationssocknar » » » » » | 11,6 | 11,9 | 12,7 | 17,6 |
| » s:r utan station » » » » » | 5,7 | 6,5 | 6,6 | 6,8 |
| *Örebro län.* | | | | |
| Ljusnarsberg (Nya Kopparberg) | 6,531 | 8,088 | 9,071 | 9,182 |
| Hjulsjö | 2,556 | 2,510 | 2,724 | 2,895 |
| Hällefors | 2,818 | 3,759 | 4,009 | 4,612 |
| Grythyttan | 3,877 | 4,634 | 4,889 | 4,301 |
| Summa för ofvanstående socknar | 15,782 | 18,991 | 20,693 | 20,990 |
| Länets landsbygd | 129,652 | 157,994 | 165,367 | 168,268 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 12,2 | 12,0 | 12,5 | 12,5 |
| *Värmlands län.* | | | | |
| Kroppa | 1,683 | 2,435 | 2,577 | 3,269 |
| Färnebo | 5,125 | 6,451 | 6,670 | 5,146 |
| Brattfors | 1,351 | 1,613 | 1,658 | 1,242 |
| Nyed | 4,690 | 5,473 | 5,502 | 4,501 |
| Nedre Ullerud | 2,568 | 3,438 | 3,479 | 3,136 |
| Stora Kil | 3,152 | 3,529 | 3,703 | 3,525 |
| Summa för ofvanstående socknar | 18,569 | 22,939 | 23,589 | 20,819 |
| Länets landsbygd | 214,739 | 250,952 | 253,482 | 228,485 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 8,6 | 9,1 | 9,3 | 9,1 |

## 2. KIL—GÖTEBORG.

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Värmlands län.* | 1855 31/12 | 1873 31/12 | 1879 31/12 | 1905 31/12 |
| Stora Kil | 3,324 | 3,572 | 3,769 | 3,525 |
| [Segerstad] | 1,312 | 1,308 | 1,263 | 862 |
| Grums | 3,245 | 3,250 | 3,299 | 3,021 |
| Nor | 2,579 | 2,948 | 3,086 | 3,387 |
| Ed | 1,331 | 1,742 | 1,918 | 2,526 |
| Transport | 11,791 | 12,820 | 13,335 | 13,321 |

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1855 31/12 | 1873 31/12 | 1879 31/12 | 1905 31/12 |
| Transport | 11,791 | 12,820 | 13,335 | 13,321 |
| Bro | 1,909 | 1,989 | 1,868 | 1,296 |
| [Huggenäs] | 933 | 882 | 886 | 556 |
| By | 2,017 | 2,460 | 2,613 | 3,903 |
| Tveta | 1,575 | 1,668 | 1,635 | 1,238 |
| Summa för ofvanstående socknar | 18,225 | 19,819 | 20,337 | 20,814 |
| » » » stationssocknar | 14,405 | 15,961 | 16,553 | 17,658 |
| Länets landsbygd | 224,932 | 252,461 | 255,413 | 228,485 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 8,1 | 7,8 | 8,0 | 8,9 |
| » stationssocknar » » » » » | 6,4 | 6,3 | 6,5 | 7,7 |
| » s:r utan station » » » » » | 1,7 | 1,5 | 1,5 | 1,2 |
| *Älfsborgs län.* | | | | |
| Åmåls landsförsamling | 1,832 | 1,821 | 1,807 | 1,371 |
| Tössö och Tydie | 2,144 | 2,284 | 2,247 | 1,828 |
| Ånimskog | 2,395 | 2,570 | 2,604 | 1,795 |
| Skållerud | 1,619 | 2,007 | 2,004 | 2,014 |
| Holm | 2,029 | 2,211 | 2,419 | 2,527 |
| Järn | 824 | 932 | 972 | 619 |
| Erikstad | 1,080 | 1,150 | 1,193 | 827 |
| [Bolstad] | 2,196 | 2,362 | 2,396 | 1,531 |
| Brålanda | 2,436 | 2,801 | 2,843 | 1,996 |
| Frändefors | 4,560 | 5,721 | 5,878 | 4,308 |
| [Västra Tunhem] | 2,531 | 2,968 | 3,049 | 2,998 |
| Vassända-Naglum | 3,126 | 3,300 | 3,311 | 5,186 |
| Trollhättan [3] | — | 2,883 | 3,891 | 6,276 |
| Gärdhem [3] | 3,640 | 2,151 | 2,063 | 2,535 |
| [Väne-Åsaka] | 2,146 | 2,561 | 2,540 | 1,981 |
| [Romeled] | 809 | 691 | 672 | 576 |
| Upphärad | 1,096 | 1,468 | 1,554 | 1,492 |
| Ale-Sköfde | 1,763 | 1,812 | 1,746 | 1,559 |
| S:t Peter | 815 | 885 | 899 | 815 |
| [Skepplanda] | 3,010 | 2,967 | 2,898 | 2,247 |
| Starrkärr | 2,062 | 2,401 | 2,441 | 2,652 |
| [Nödinge] | 771 | 1,015 | 1,046 | 2,186 |
| Angered | 1,132 | 1,091 | 1,190 | 1,458 |
| Summa för ofvanstående socknar | 44,016 | 50,052 | 51,668 | 50,777 |
| » » » stationssocknar | 33,687 | 38,764 | 40,300 | 41,505 |
| Länets landsbygd [4] | 244,197 | 270,620 | 276,223 | 245,200 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 18,0 | 18,5 | 18,7 | 20,7 |
| » stationssocknar » » » » » | 13,8 | 14,3 | 14,6 | 16,9 |
| » s:r utan station » » » » » | 4,2 | 4,2 | 4,1 | 3,8 |
| *Göteborgs och Bohus län.* | | | | |
| [Romelanda] | 2,168 | 2,206 | 2,148 | 2,007 |
| [Säfve] | 1,997 | 2,032 | 2,120 | 1,697 |
| Rödbo | 524 | 621 | 646 | 591 |
| Summa för ofvanstående socknar | 4,689 | 4,859 | 4,914 | 4,295 |
| » » » stationssocknar | 524 | 621 | 646 | 591 |
| Länets landsbygd [4] | 196,390 | 167,399 | 172,463 | 195,602 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 2,4 | 2,9 | 2,8 | 2,2 |
| » stationssocknar » » » » » | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,3 |
| » s:r utan station » » » » » | 2,1 | 2,5 | 2,4 | 1,9 |

# VIII. GÄFLE—DALA JÄRNVÄG.[1]

| | Folkmängd | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Gäfleborgs län.* | 1835 $^{31}/_{12}$ | 1855 $^{31}/_{12}$ | 1860 $^{31}/_{12}$ | 1905 $^{31}/_{12}$ |
| **Valbo** | 3,659 | 4,653 | 5,026 | 12,433 |
| Högbo | 772 | 851 | 1,010 | 8,141 |
| Jäderbo } | 5,067 | 6,086 | 1,733 | 2,185 |
| Ofvansjö } | | | 4,719 | 7,830 |
| Torsåker | 3,683 | 4,599 | 5,050 | 7,591 |
| Summa för ofvanstående socknar | 13,181 | 16,189 | 17,538 | 38,180 |
| Länets landsbygd | 95,822 | 112,332 | 119,644 | 198,879 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 13,8 | 14,4 | 14,7 | 19,2 |
| *Kopparbergs län.* | | | | |
| [Husby] | 4,602 | 5,256 | 5,428 | 5,516 |
| [Stora Skedvi] | 3,509 | 3,685 | 3,677 | 3,218 |
| Hosjö } | 1,664 | 333 | 469 | 3,630 |
| Vika } | | 1,447 | 1,539 | |
| Falu landsförsamling | 1,372 | 1,675 | 2,019 | 4,992 |
| Summa för ofvanstående socknar | 11,147 | 12,396 | 13,132 | 17,356 |
| » » » stationssocknar | 3,036 | 3,455 | 4,027 | 8,622 |
| Länets landsbygd | 133,895 | 152,533 | 160,287 | 210,402 |
| Ofvanstående socknar i % af » » | 8,3 | 8,1 | 8,2 | 8,2 |
| » stationssocknar » » » » » | 2,3 | 2,3 | 2,5 | 4,1 |
| » s:r utan station » » » » » | 6,0 | 5,8 | 5,7 | 4,1 |

## ANMÄRKNINGAR TILL JÄRNVÄGSSOCKNETABELLERNA.

### A. KÄLLOR.

*I. Befolkningsstatistik.*

T. o. m. 1860 förekom folkräkning hvart femte år, men inga folkmängdsuppgifter insamlades för de mellanliggande åren; efter denna tid äger folkräkning rum endast hvart tionde år, men uppgifter erhållas äfven för de mellanliggande åren. Följande källor ha användts.

*a*) För åren *1835 och 1845* ha användts tabellerna till Tabellkommissionens femårsberättelser för 1831—35 och 1846—50; den senare innehåller uppgifter för de två åren 1845 och 1850 samt måste träda i stället för berättelsen för 1841—45, som saknar sockenuppgifter.

*b*) För jämna årtionden *1840—1880* har användts *A* 1880: 2, tab. 7.

*c*) För *1855* har användts *A* 1860: 2 tab. 1 (i st. f. *A* 1855, emedan uppgifterna korrigerats i berättelsen för 1860).

*d*) För *öfriga år mellan 1861 och 1885* ha som regel användts de otryckta, ehuru sammanförda sockenuppgifterna i Statistiska centralbyrån. För några få af dessa år finnas i de tryckta berättelserna goda sockenuppgifter, för andra år finnas häradsuppgifter med notiser om socknarna — hvilket betydligt försvårar användningen för föreliggande ändamål, på grund af socknarnas uppdelning mellan olika härad —, medan för flertalet år sockenuppgifterna alldeles saknas i de tryckta berättelserna.

*e*) För åren *1886—1902* ha användts de tryckta årliga berättelserna.

*f*) För *1905* har användts Statistiska centralbyråns tryckta summariska folkmängdsuppgift för ledning vid riksdagsmannaval.

*II. Kartor.*

I första rummet har användts *Generalstabens karta öfver Sverige;* de koppartryckta bladen äro emellertid ej omtryckta sedan de första gången utgåfvos, och upptaga därför ej senare tillkomna järnvägslinjer.

För Norrland har användts främst Generalstabens *Karta öfver Norrbottens län* och kartan till R. CRONSTEDTS *Beskrifning öfver stambanan genom Norrland* (Sthlm 1882).

Först då alla dessa källor svikit, ha användts N. SELANDER *Karta öfver Sverige* (Sthlm 1881—83) och [A.-B. LJUS'] *Karta öfver Sverige* (Sthlm 1904).

*III. Kommunikationsuppgifter.*

1) *Stambanorna.* Tidpunkterna för de olika bandelarnas *öppnande* (= kol. 3 i tabellerna) meddelas i resp. årgångar af *L* (sammanförda uppgifter i *L a* 1905 tab. 2). För *byggnadsarbetets* början och fortgång (= kol. 2) meddelas däremot före 1888 endast spridda uppgifter i *L*, hvarför därjämte äfven användts UGGLA i *S. J.* II 37—117, CRONSTEDT *a. a.*, *Teknisk-ekonomisk beskrifning öfver stambanan genom öfre Norrland* (Sthlm 1895), i synnerhet 39, 59, och (för Luleå—Gellivare-banan) *Handlingar angående jernvägen Luleå—Ofoten*, utg. af K. Civildepartementet (I, Sthlm 1889) 31.

2) *Västkustbanan.* Byggnadsarbetets början efter *S* 1883—1886, bandelarnas öppnande efter *L b.*

3) *Bergslagsbanan.* Efter *Bergslagernas jernvägsaktiebolag 1872—1899* (Gbg 1900) 125.

4) *Gäfle—Dala järnväg.* Efter ADELSKÖLD (banans byggnadschef) II[2] 154, 177 f., 259 f., kontrollerad genom *S* och *L b* 1878.

Stationerna ha angifvits efter resp. banors trafikredogörelser.

## B. BEARBETNINGSMETOD.

Såsom *stationssocknar* betecknas sådana socknar som inom sig eller alldeles intill sin gräns äga station på banan i fråga, vare sig stationen funnits sedan banans öppnande eller senare tillkommit; till håll- och lastplatser tas däremot ej hänsyn, på grund af deras tillfälliga karaktär och växlande läge. Landsförsamlingar till städer ha ej räknats som stationssocknar med mindre de äga station utanför stadens område, sålunda ej ens Falköpings landsförsamling, emedan Falköping-Ranten ligger på stadens mark. Stationssocknar ha såväl namn som siffror tryckta med större stil.

»*Oegentliga*» järnvägssocknar, d. v. s. sådana som antingen alls ej beröras af järnvägslinjen, ehuru denna går nära deras gräns, eller ock beröras af linjen, men icke centralt (jfr texten s. 13), ha namn inom klammer, men deras summa är ej uträknad för sig själf.

Befolkningsstatistikens siffror för *kyrkosocknarna* (församlingarna) ha användts, hvarvid för åren före 1860 närmaste folkräkningsår måst insättas i st. f. bandelens verkliga årtal.

Järnvägssocknar som varit delade på flera län, men ej längre äro det, ha för alla år förts helt och hållet till det län, dit de numera odelade höra, och länssummorna ha rättats i enlighet härmed. I de län där städer blifvit utbrutna från landsbygden under perioden i fråga ha de sedermera utbrutna orternas folkmängdssiffror frånräknats, hvarvid talet i flera fall måst kalkyleras. De gränsförändringar som socknarna inbördes undergått ha däremot ej kunnat tas i beräkning, emedan statistiken ej meddelar folkmängden på de öfverflyttade mantalen.

Alla kalkylerade tal äro tryckta i »medieval».

De olika statsbanelinjerna tas i sin historiska betydelse, så att exempelvis med Södra stambanan menas linjen Malmö—Falköping.

Summeringar och procentberäkningar äro till största delen utförda af fröken A. HOLMERTZ till hvilken författaren står i tacksamhetsskuld för mycken god hjälp.

## C. SÄRSKILDA ANMÄRKNINGAR.

**Västra stambanan.** [1] Arbetet på statens järnvägsbyggnader började $^{30}/_{4}$ 1855, på sträckan från Stockholm 1858. $^{1}/_{9}$ 1859 var delen Göteborg—Töreboda öppnad; därefter ägnades arbetet åt banans andra ända, så att delen Stockholm—Södertälje öppnades $^{1}/_{12}$ 1860. Först $^{1}/_{8}$ 1862 öppnades delen Töreboda—Hallsberg och $^{8}/_{11}$ s. å. hela banan. — [2] Örebro

länsdel af Västra Vingåker är 1835—61 förd till Södermanlands län. — [3] Malmköpings folkmängd är äfven 1835 inräknad i landsbygden. — [4] Tumbergs siffra har måst inräknas bland stationssocknarnas, emedan den för 1835 och 1855 ej kan skiljas från Kullings-Sköfdes.

**Södra stambanan.** [1] Arbetet på Södra stambanan började nästan samtidigt med arbetet på den Västra, nämligen $^{1}/_{5}$ 1855. $^{1}/_{12}$ 1860 var delen Malmö—Hessleholm öppnad; resten afslutades i åtta afsatser från $^{1}/_{8}$ 1862 till $^{1}/_{12}$ 1864, då hela banan öppnades. — [2] Gullarp + Näs. — [3] Trelleborgs folkmängd (kalkylerad) är frändragen landsbygden 1835—60. — [4] Malmöhus länsdel af Tjörnarp är 1835—60 förd till Kristianstads län. — [5] Af Habo hörde 4 mtl till Jönköpings län, tills kungl. br. $^{22}/_{8}$ 1889 införlifvade allt utom $^{1}/_{4}$ mtl med Skaraborgsdelen, medan återstoden införlifvades med Bottnaryds s:n i Jönköpings län. Folkmängden i denna sistnämnda del är okänd och har därför måst lämnas ur räkningen för 1905, hvilket gör sista kolumnens siffra något för låg. Socknen i dess helhet är förd till Skaraborgs län 1840—64. — [6] Älfsborgs länsdel af Vartofta-Åsaka är förd till Skaraborgs län 1840—64.

**Östra stambanan.** [1] Arbetet började på bandelen Katrineholm—Norrköping $^{1}/_{7}$ 1863 och på bandelen Norrköping—Nässjö $^{1}/_{4}$ 1871. Det bedrefs hela tiden norrifrån. $^{3}/_{7}$ 1866 öppnades delen Katrineholm—Norrköping; delen Norrköping—Nässjö öppnades i sex afsatser $^{16}/_{10}$ 1872—$^{23}/_{11}$ 1874. — [2] Motalas folkmängd är frändragen landsbygden 1845—65. — [3] Borg och Löt, 1887 sammanslagna under namnet Borg. — [4] Med Näsby, 1889 fullst. sammanslaget med Rystad. — [5] Med Rakered, 1892 fullst. sammanslaget med Vikingstad. — [6] Med Sörby, 1891 fullständigt sammanslaget med Mjölby. — [7] Siffran för 1905 afser folkmängden i det område, som Ekeby s:n utgjorde före 1880. Sistnämnda år utbröts Blåvik, som dittills varit deladt på Ekeby s:n i Göstrings h:d och Torpa s:n i Ydre h:d, till en egen församling, men förblef trots detta t. o. m. 1898 fördeladt på de nämnda två häradena alldeles såsom förut. Därefter blef emellertid Blåvik odeladt fördt till Göstrings h:d, hvadan folkmängden i den del däraf, som ursprungligen tillhört Ekeby s:n, ej kan exakt anges för åren efter 1898. För 1905 har till Ekeby räknats lika stor del af Blåviks folkmängd, som 1898 hörde till Göstrings h:d.

**Nordvästra stambanan.** [1] Arbetet bedrefs från bägge ändar och började: Laxå—Kristinehamn $^{1}/_{7}$ 1863, Arvika—norska gränsen $^{3}/_{1}$ 1864, Arvika—Kristinehamn $^{1}/_{8}$ 1867. $^{4}/_{11}$ 1865 öppnades det betydelselösa stycket Charlottenberg—norska gränsen (6 km.), $^{3}/_{12}$ 1866 bandelen Laxå—Kristinehamn, $^{11}/_{10}$ 1867 Charlottenberg—Arvika och slutligen delen Kristinehamn—Arvika i två afsatser $^{1}/_{10}$ 1869 och $^{19}/_{11}$ 1871.

**Norra stambanan.** [1] Arbetet bedrefs hela tiden söderifrån och började: Stockholm—Uppsala $^{1}/_{12}$ 1863, Uppsala—Krylbo $^{1}/_{5}$ 1871, Krylbo (Storvik)—Bollnäs $^{2}/_{1}$ 1875 och Bollnäs—Ånge 1877. Bandelarna öppnades: Stockholm—Uppsala $^{20}/_{9}$ 1866, Uppsala—Krylbo $^{4}/_{8}$—$^{1}/_{12}$ 1873, Krylbo—Bollnäs i fyra afsatser $^{6}/_{6}$ 1875—$^{22}/_{9}$ 1878 och Bollnäs—Ånge i tre afsatser $^{1}/_{10}$ 1879—$^{16}/_{9}$ 1881. — [2] Sedan 1890 utgöra Låby och Vänge tillsammans *en* församling, ehuru fortfarande två kommuner. — [3] Västmanlands länsdel af Järlåsa är 1873 förd till Uppsala län; 1850 och 1870 var ifrågavarande område obebodt. — [4] Jämtlands länsdel af Hafverö är förd till Västernorrlands län 1855—86. — [5] Örnsköldsviks folkmängd (kalkylerad 1855—66) är frändragen landsbygden 1855—91. — [6] Arbetet började i okt. 1875 och banan öppnades i fem afsatser $^{1}/_{10}$ 1878—$^{22}/_{7}$ 1882. —[7] Arbetet började: Bräcke—Sollefteå $^{1}/_{2}$ 1882, Långsele—Vännäs $^{1}/_{5}$ 1887, Vännäs—Boden 1891. Bandelarna öppnades: Bräcke—Sollefteå i tre afsatser $^{16}/_{10}$ 1883—$^{1}/_{10}$ 1886, Långsele—Vännäs $^{15}/_{10}$ 1889 och $^{1}/_{10}$ 1891, Vännäs—Boden $^{15}/_{11}$ 1892—$^{6}/_{8}$ 1894. — [8] 1860—86 med inräkning af Jämtlands länsdel af Graninge s:n, som 1887 förenades med Fors. — [9] Öfver-Luleå delades 1890 i två församlingar, Öfver-Luleå och Edefors. — [10] Bananläggningen började: Luleå—Gellivare $^{10}/_{7}$ 1884, Gellivare—Riksgränsen $^{1}/_{7}$ 1898. Bandelarna öppnades: Luleå—Gellivare för provisorisk trafik 1892, fullt likställd med öfriga bandelar $^{1}/_{1}$ 1895; Gellivare—Riksgränsen $^{15}/_{11}$ 1902.

**Västkustbanan.** [1] Hvar och en af de tre n. v. bandelarna var från början en själfständig enskild bana. Arbetet började på banan Helsingborg—Halmstad under 1883, på banan Halmstad—Varberg i hufvudsak 1885 och på banan Varberg—Göteborg (= Göteborg—

Hallands järnväg) i slutet af juli 1886. Banorna öppnades: Engelholm—Halmstad $^{21}/_{8}$ 1885, Halmstad—Varberg $^{21}/_{9}$ 1886, Varberg—Göteborg $^{1}/_{9}$ 1888.

**Bergslagsbanan.** [1] Arbetet började på bandelen Falun—Kil nästan samtidigt norr- och söderifrån $^{27}/_{6}$—$^{6}/_{10}$ 1872, på bandelen Kil—Göteborg söderifrån $^{15}/_{7}$ 1874—$^{3}/_{10}$ 1876. Bandelarna öppnades: Falun—Kil i fyra afsatser $^{31}/_{12}$ 1875—$^{3}/_{1}$ 1877, Kil—Göteborg i fyra afsatser $^{31}/_{5}$ 1877—$^{1}/_{12}$ 1879. — [2] För 1905 inbegripet länsdelen af Grängesberg-Hörkens kapellag, som utbröts i kyrkligt afseende genom kungl. res. $^{31}/_{12}$ 1891. — [3] Trollhättan utbröts till en egen församling 1860; Gårdhems siffra för 1855 omfattar äfven Trollhättan. — [4] Göteborgs länsdel af Nödinge är förd till Älfsborgs län 1855—79.

**Gäfle—Dala järnväg.** [1] Arbetet började $^{31}/_{5}$ 1855, en månad senare än på Västra och Södra stambanorna. Bandelen Gäfle—Robertsholm öppnades i slutet af juli 1858 och återstoden $^{18}/_{7}$ 1859.

---

# STATIONSSAMHÄLLEN.

Här nedan meddelas en förteckning öfver orter, för hvilkas uppkomst eller utveckling en eller flera järnvägar kunna antagas ha haft större direkt betydelse äfven om järnvägens inverkan ej varit hufvudfaktorn i ortens utveckling. Upptagna äro 1) samtliga hithörande orter som voro köpingar vid 1907 års ingång, 2) samtliga hithörande orter som voro municipalsamhällen vid 1906 års ingång, 3) öfriga dylika stads- eller köpingsliknande samhällen, i det fall att folkmängdsuppgifter af något slag för dem stått att erhålla. Orterna ha ordnats efter banor, och knutpunkter — hvilkas namn i alla viktigare fall äro tryckta med större stil — upptagas under den första dithörande bana för hvilken uppgifter här meddelas.

Där ej annat är angifvet hänföra sig folkmängdsuppgifterna till den 31. december 1905. De första och enda officiella uppgifterna angående *municipalsamhällena*, äfvensom köpingar som ej äro egna kommuner, gälla denna tidpunkt; de insamlades af Statistiska centralbyrån för Konstitutionsutskottet vid 1906 års riksdag, och siffrorna publicerades samtidigt i föreliggande framställning (i »Statens järnvägar 1856—1906») och af dr E. Arosenius i Statistisk tidskrift 1906 h. 2. — Siffrorna för de *köpingar som utgöra egna kommuner* (hvilket är det stora flertalet) äfvensom för här upptagna hela *socknar* gälla däremot den 31. december 1906 och äro hämtade ur de nyss (april 1907) publicerade summariska folkmängdsuppgifterna för denna tidpunkt. — Dessa olika uppgifter ge emellertid icke alltid en riktig bild af de olika samhällenas folkmängd, ty åtminstone municipalsamhällenas område har i flera fall bestämts så snäft, att en afsevärd del af befolkningen är bosatt utanför ortens råmärken.

För de flesta öfriga upptagna samhällen — alla fullständigt *i saknad af själfstyrelse* — ha inga andra uppgifter stått till buds än de siffror som kunde utletas ur materialet för 1900 års folkräkning och som äro bearbetade i Statistisk tidskrift 1903 h. 2 af dr E. Arosenius. En viss godtycklighet har här från början varit oundgänglig, och ännu betänkligare än detta förhållande är att siffrorna — särskildt för förstadssamhällena — redan äro betydligt föråldrade samt därför ej rätt väl tåla att jämföras med de öfriga uppgifterna. Ett fåtal folkmängdssiffror ha erhållits från andra håll, hvarom noterna lämna närmare upplysning.

Slutligen ha icke få orter af intresse alldeles måst utelämnas på grund af brist på statistiskt material. Sålunda saknas för det första flera betydelsefulla knutpunkter, sådana som Ockelbo vid Norra stambanan, Västanfors och Engelsberg vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg, Markaryd och Emmaboda i det småländska järnvägsnätet. Till dem komma bl. a. två typiska stationsorter vid statsbanorna, Charlottenberg (Nordvästra stambanan) och Fjugesta (Örebro—Svartå järnväg), som båda blifvit municipalsamhällen under 1906. Vidare saknas flera viktiga fabrikssamhällen, t. ex. Kinna, medelpunkten för Marks härads väfveriindustri (vid Varberg—Borås järnväg), och Lessebo (vid Karlskrona—Växjö järnväg, med sidobana till

Kosta). Till sist fattas en hel rad nya hastigt tillväxande förstads- och villasamhällen såsom — bland många andra — Rönninge, Lerum och Partilled vid Västra stambanan samt raden af små orter utefter nästan hela Stockholm—Saltsjöns järnväg.

Tecknen för angifvande af samhällenas rättsställning gälla tillståndet den 1. april 1907.

Utförligare upplysningar om ett stort antal municipalsamhällen och orter utan självstyrelse meddela två uppsatser i Statistisk tidskrift, af förste aktuarien dr EDV. SÖDERBERG (1902 h.2) och aktuarien dr EDV. AROSENIUS (1903 h. 2).

* utmärker: förstads- eller villasamhälle.
† » köping.
⇟ » ort som villkorligen erhållit köpingsrättigheter, men ej inträdt i deras utöfning.

Inom klammer stå namnen på orter som fullständigt sakna självstyrelse.

Alla orter som ej stå inom klammer och ej heller ha köpingstecken (†) äro municipalsamhällen, med undantag af två orter (Trollhättan och Karlsborg), som upptaga en hel socken.

Namnen på viktigare knutpunkter för järnvägar samt omlastningsplatser mellan kanal och järnväg äro tryckta med större stil.

VÄSTRA STAMBANAN.

| | | Folkmängd |
|---|---|---|
| Liljeholmen * | | 6,970 |
| Örby * | | 1,037 |
| Tumba * | | 740 |
| Gnesta | | 966 |
| Flen | | 1,325 |
| Katrineholm | | 3,464 |
| Vingåker (Bondestad) | | 644 |
| [Brefven] | (1900) | 787 |
| Hallsberg ⇟ [1] | | 1,515 |
| [Laxå] | (1900) | 653 |
| Töreboda ⇟ | | 791 |
| [Stenstorp] | (1900) | 584 |
| [Herrljunga] [2] | omkr. | 800 |
| [Jonsered] | (1900) | 1,472 |

SÖDRA STAMBANAN.

| | | |
|---|---|---|
| Arlöf * | | 2,908 |
| Eslöf † (2,345 inv. 1906) och Västra Sallerup (1,829 inv. 1905) | | 4,174 |
| [Stehag] | (1900) | 239 |
| Hör | | 1,079 |
| Sösdala | | 469 |
| Hessleholm † | (1906) | 2,430 |
| Hästveda | | 418 |
| Osby | | 782 |
| Elmhult † | (1906) | 1,075 |
| [Vislanda] | (1900) | 635 |
| Alfvesta | | 1,155 |
| Säfsjö | | 1,264 |
| Nässjö ⇟ | | 2,716 |
| Forserum | | 1,484 |

ÖSTRA STAMBANAN.

| | | Folkmängd |
|---|---|---|
| Norrköpings norra förstad * | | 4,960 |
| Borgs villastad * | | 602 |
| S:t Lars * | | 1,825 |
| Mjölby | | 2,922 |
| Boxholm | | 2,221 |
| Tranås † (2,063 inv. 1906) och Tranås kvarn (1,139 inv. 1905) | | 3,202 |
| [Anneberg] | (1900) | 605 |

NORDVÄSTRA STAMBANAN.

| | | |
|---|---|---|
| [Degerfors] | (1900) | 1,912 |
| [Björneborg] | (1900) | 751 |
| Kil | | 446 |
| Arvika † | (1906) | 4,130 |
| Åmot | | 237 |

NORRA STAMBANAN, jämte de norrländska tvärbanorna och linjerna ned till kusten.

| | | |
|---|---|---|
| Hagalund * | | 4,054 |
| Heby | | 858 |
| Krylbo | | 1,092 |
| [Horndal] | (1900) | 1,186 |
| [Långshyttan] | (1900) | 941 |
| [Storvik] | (1900) | 1,589 |
| Bollnäs † | (1906) | 1,003 |
| Ljusdal | | 1,662 |
| [Hybo] | (1900) | 1,263 |
| Alby | | 1,003 |
| [Ånge] | (1900) | 1,141 |
| [Bräcke] | (1900), | 741 |
| Hjärpen | | 1,112 |

| | | Folkmängd |
|---|---|---|
| Sollefteå † | (1906) | 1,520 |
| Kramfors | | 745 |
| [Bollsta] | (1900) | 1,248 |
| Nyland | | 161 |
| Vännäs | | 367 |
| [Älfsbyn] | (1900) | 974 |
| Boden | | 3,143 |
| Svartöstaden * | | 1,011 |
| Gellivare [3] | | 2,135 |
| [Malmberget] | (1900) | 5,320 |
| [Kiruna] [4] | (1906) | 6,404 |

VÄSTKUSTBANAN.

| | | |
|---|---|---|
| Lomma | | 2,682 |
| Furulund | | 1,229 |
| Kåflinge | | 1,797 |
| [Billesholm] | (1900) | 1,295 |
| Åstorp | | 823 |
| Höganäs bruk * | (1906) | 4,567 |
| Båstad † | | 598 |
| [Mölndal] * | (1900) | 3,940 |
| Gårda * | | 5,535 |
| Lunden (Örgryte) * | | 4,116 |

BERGSLAGSBANAN.

| | | |
|---|---|---|
| [Domnarfvet] | (1900) | 4,229 |
| Borlänge † | (1906) | 1,192 |
| Ludvika | | 1,743 |
| [Hällefors] | (1900) | 824 |
| [Liljedal] | (1900) | 951 |
| Säffle † | (1906) | 1,729 |
| [Mellerud] ⇹ [5] | (1902) omkr. | 740 |
| Trollhättan [6] | (1906) | 6,492 |
| [Surte] | (1900) | 1,127 |

STOCKHOLM—VÄSTERÅS—BERGSLAGENS JÄRNVÄG.

| | | |
|---|---|---|
| Nya Hufvudsta * | | 2,272 |
| Sundbyberg * † | (1906) | 3,871 |
| Dufbo * | | 1,470 |
| Bromsten * | | 1,281 |
| [Skultuna] | (1900) | 1,177 |
| [Ramnäs] | (1900) | 960 |
| [Surahammar] | (1900) | 1,095 |
| Norbergs by | | 481 |
| [Fagersta] | (1900) | 1,685 |
| Smedjebacken | | 1,705 |

ÖFRIGA BANOR I BERGSLAGEN.

UDDEHOLMSBANORNA.

| | | |
|---|---|---|
| [Forshaga] | (1900) | 699 |
| [Munkfors] | (1900) | 1,420 |
| [Uddeholm] | (1900) | 549 |
| [Hagfors] | (1900) | 1,375 |

MORA—VÄNERNS JÄRNVÄG.

| | | |
|---|---|---|
| [Nykroppa] | (1900) | 1,110 |
| [Lesjöfors] | (1900) | 914 |
| [Vansbro] | (1900) | 939 |

---

| | | Folkmängd |
|---|---|---|
| Karlskoga | | 2,471 |
| [Bofors] | (1900) | 1,675 |
| [Rockesholm] | (1900) | 452 |

FRÖVI—LUDVIKA JÄRNVÄG.

| | | |
|---|---|---|
| [Gusselhyttan] | (1900) | 863 |
| [Guldsmedshyttan] | (1900) | 668 |
| Nya Kopparberg ⇹ | | 1,674 |

---

| | | |
|---|---|---|
| Kumla | | 813 |
| [Kolsva] | (1900) | 1,157 |
| Avesta † | (1906) | 4,336 |

GÄFLE—DALA JÄRNVÄG.

| | | |
|---|---|---|
| [Forsbacka] | (1900) | 1,752 |
| [Sandviken] | (1900) | 6,074 |
| [Hofors] | (1900) | 1,858 |
| [Grycksbo] | (1900) | 640 |
| [Vikarbyn] | (1900) | 841 |
| Morastrand ⇹ | | 1,214 |
| Orsa kyrkby | | 526 |

UPPSALA—GÄFLE JÄRNVÄG (m. fl.).

| | | |
|---|---|---|
| [Dannemora grufvor] | (1900) | 960 |
| [Österby] | (1900) | 878 |
| Tierp | | 531 |
| [Söderfors] | (1900) | 1,542 |
| [Marma] | (1900) | 479 |
| [Älfkarleö] | (1900) | 1,121 |
| [Bodarne] | (1900) | 1,975 |
| [Skutskär] | (1900) | 2,364 |
| [Harnäs] | (1900) | 1,511 |
| [Gysinge] | (1900) | 938 |
| [Bomhus] * | (1900) | 2,294 |

ÖFRIGA BANOR OMKRING STOCKHOLM.

| | | |
|---|---|---|
| Stocksund * | | 400 |
| Djursholm * † | (1906) | 2,589 |
| [Nynäshamn] * | (1900) | 208 |
| [Saltsjöbaden] * | (1900) | 645 |

ÖFRIGA BANOR I DE ÖSTRA LANDSKAPEN.

| | | |
|---|---|---|
| [Nyby bruk] | (1900) | 622 |
| Oxelösund | | 2,002 |
| [Finspång] | (1900) | 1,147 |
| [Lotorp] | (1900) | 799 |
| [Motala verkstad] | (1900) | 3,349 |

NORSHOLM—VÄSTERVIK—HULTSFREDS JÄRNVÄG.

| | | |
|---|---|---|
| Åtvidaberg | | 1,866 |
| [Öfverum] | (1900) | 871 |
| Gamleby † | | 367 |
| [Ankarsrum] | (1900) | 1,034 |
| [Hultsfred] | (1900) | 668 |

---

| | | |
|---|---|---|
| Huskvarna † | (1906) | 4,680 |

*

HALMSTAD—NÄSSJÖ JÄRNVÄG
(med sidobanor).

| | | Folkmängd |
|---|---|---|
| Oskarsström [7] | | 846 |
| Gislaved | | 660 |
| Värnamo † | (1906) | 1,101 |
| [Norrahammar] | (1900) | 862 |
| Ljungby † [8] | | 945 |
| Hvetlanda ⇹ | | 1,882 |
| [Kosta] | (1900) | 795 |
| Nybro † | (1906) | 875 |
| Ryd | | 366 |
| [Olofström] | (1900) | 630 |
| Hemse | | 449 |

ÖFRIGA SKÅNSKA BANOR.

| | | Folkmängd |
|---|---|---|
| Sofielund [5] | | 3,921 |
| Svedala | | 1,354 |
| Skurup | | 1,107 |
| Tomelilla | | 1,092 |
| Löberöd | | 532 |
| Sjöbo | | 909 |
| Smedstorp | | 358 |
| Hörby † | (1906) | 1,441 |
| Hvilan | | 1,331 |
| Åhus † | (1906) | 1,413 |
| Åby-Klippan | | 1,656 |
| Bjuf | | 2,565 |
| Råå | | 2,098 |
| Raus plantering | | 3,026 |
| Ramlösa | | 302 |
| Limhamn [5] † | (1906) | 8,551 |
| Vinslöf | | 586 |

ÖFRIGA BANOR I VÄSTERGÖTLAND.

| | | Folkmängd |
|---|---|---|
| [Mölnlycke] | (1900) | 900 |
| Grästorp † | (1906) | 508 |
| Vara † | (1906) | 819 |
| Tidaholm † | (1906) | 4,593 |
| Axvall | | 307 |
| [Rydboholm] | (1900) | 995 |
| [Fritsla] | (1900) | 1,205 |
| Karlsborg [6] | (1906) | 1,952 |

ANMÄRKNINGAR.

[1] En afsevärd del af samhället ligger utanför municipalsamhällets område och ingår därför ej i statistiken. — [2] Enligt uppgift från ortens stationsinspektor. Herrljunga har 1906 blifvit municipalsamhälle. — [3] Enligt uppgift från stationsskrifvare i orten. Municipalsamhället Gellivare kyrkostad har blott 1,077 invånare. — [4] Enligt uppgift från ortens stationsinspektor. Siffran innefattar 101 personer bosatta vid Tuollavare. — [5] Enligt uppgift i köpingsprivilegiet af $^{3}/_{10}$ 1903. — [6] Hela socknens folkmängd. — [7] I Hallands län. — [8] Folkmängden i municipalsamhället, som i sig innesluter köpingen. Ljungby köping ensam hade 920 inv.

# KÄLLOR OCH LITTERATUR.

Någon vare sig uttömmande eller bibliografiskt exakt förteckning öfver använda svenska officiella och »privat-officiella» publikationer, statistiska eller andra, har ej här ansetts erforderlig, utan endast ett kort angifvande af källorna. Med afseende på komitébetänkanden har detta skett genom anförande af kortast möjliga titel med bifogande af hänvisning till sida i E. THYSELIUS' *Förteckning öfver komitébetänkanden afgifna under åren 1809—1894* (Sthm 1896; cit.: TH.) samt andra delen däraf, för åren 1895—1903 (Sthm 1904; cit. TH. II). I högra marginalen ha inom klammer angifvits de i afhandlingens noter förekommande titelförkortningarna, för så vidt någon särskild förklaring varit erforderlig. Officiella svenska statistiska publikationer citeras alltid efter serie och årgång, ej efter serie och serienummer. Se äfven afhandlingens inledning äfvensom anmärkningarna till bilaga 1.

### *a) Svenska statistiska publikationer.*


Tabeller hörande till Tabellkommissionens femårsberättelser 1831—35 och 1846—50. (Stor tvärfolio).

Otryckta årliga folkmängdsuppgifter beträffande kommuner och socknar 1861—1885 (i Statistiska centralbyrån).

Uppgift å folkmängden inom hvarje kommun etc. $^{31}/_{12}$ 1905, $^{31}/_{12}$ 1906 till ledning vid val till riksdagsmän etc. utg. af Statistiska centralbyrån.

Kommerskollegii berättelser om fabriker och manufakturer 1850—1857.

Bergskollegii berättelser angående bergshandteringen 1850—1857.

K. M:ts Befallningshafvandes femårsberättelser 1851—1855.

Godsslagsstatistik för statens järnvägar utg. af Kungl. Järnvägsstyrelsen (under tryckning).

Bidrag till Sveriges officiella statistik.

- A) Befolkningsstatistik 1855—1902. [*A*]
- C) Bergshandteringen 1858—1905. [*C*]
- D) Fabriker och handtverk 1858—1905. [*D*]
- E) Sjöfart 1858—1905. [*E*]
- F) Handel 1904—1905. [*F*]
- H) K. M:ts Befallningshafvandes femårsberättelser 1856/60—1896/1900. [*H*]
- L) Statens järnvägstrafik: a) Trafikstyrelsens och Kungl. Järnvägsstyrelsens berättelser 1862—1905. [*L a*]
  D:o d:o: b) Allmän svensk järnvägsstatistik 1878—1903. [*L b*]
- M) Postverket 1905. [*M*]
- S) Allmänna arbeten 1883—1905. [*S*]

Bergslagernas jernvägar. Trafikredogörelser 1879—1905. [*B:s B*]

Gäfle—Dala järnväg. Trafikredogörelser 1894—1906.

Trafikredogörelser, styrelse- och revisionsberättelser för öfriga enskilda järnvägar.


### *b) Svenska komitébetänkanden* (i kronologisk ordning).


Köping—Hult-komitén 1852 (TH. 224).

Statsjärnvägskomitén 1856 (TH. 239).

Järnvägsundersökningskomitén 1859 (TH. 257).

Skjutskomitén s. å. (TH. 254).

Finanskomitén 1863 (TH. 273).

Förberedande skattejämkningskomitén 1876 (Th. 370).
Andra skjutskomitén 1877 (Th. 380).
Tullkomitén 1882: I (Th. 426).
Norrländska järnvägskomitén 1885 (Th. 468).
Ekonomiska komitén 1886—87 (Th. 473, 482).
Andra tullkomitén 1891: II (Th. 518).
1893 års järnvägskomité 1894—95 (Th. 554, II 6).
Skogskomitén 1899 (Th. II 82).
Norrlandskomitén 1904.
Utlåtande i den s. k. Norrlandsfrågan afgifvet till Sågverks- och trävaruexportföreningen af därtill utsedda komiterade 1905.
Exporttariffkomiténs betänkande (en af Sveriges allmänna exportförening tillsatt komité) 1906.

*c) Litteratur.*


Acworth, W. M., British Canals. Economic Journal XV 1905.
Acworth, W. M., The Elements of Railway Economics. Oxford 1905.
Adelsköld, Cl., Utdrag ur mitt dagsverks- och pro diverse-konto. Lefnadsminnen I—III. 2:a uppl. Sthlm 1898—1900.
Agardh, C. A., Försök till en statsekonomisk statistik öfver Sverige I: 2. Carlstad 1853.
Andersson, Th., Den inre omflyttningen. I. Norrland. Ak. afh. Malmö 1897.
Arosenius, E., Folkmängden i Sveriges köpingsliknande samhällen enligt folkräkningen år 1900. Statistisk tidskrift 1903.
Arosenius, E., Folkmängden i Sveriges municipalsamhällen år 1905. Statistisk tidskrift 1906.
Bergslagernas Jernvägsaktiebolag 1872—1899. Med bilagor. Gbg 1900.
Berthelsen, S., Jærnbanerne og Samfundet. Nationaløkonomisk Tidsskrift 3 R., 14. Bd. 1906.
Beskrifning, teknisk-ekonomisk, öfver stambanan genom öfre Norrland. Sthlm 1895.
Bonde, K., Handelspolitiska betraktelser. Sthlm 1850.
Cassel, G., Förstadstrafiken och den nya järnvägstaxan. Ekonomisk tidskrift VII 1905.
Cassel, G., Järnhandteringens utveckling till storindustri. Ekonomisk tidskrift IX 1907.
Cronstedt, R., Beskrifning öfver stambanan genom Norrland. Sthlm 1882.
Cunningham, W., Politics and Economics. An Essay on the Nature of the Principles of Political Economy, together with a Survey of Recent Legislation. Lond. 1885.
Danmark. Danmarks Statistik, Statistiske Meddelelser 4. R., 23. Bd., 3. H. Foreløbig Redegørelse for Danmarks Haandværks- og Industrivirksomheder ved Tællingen den 12. Juni 1906. Kbhvn 1907.
Danmark. Statistisk Tabelværk 5. R., Lit. A, Nr. 5. Befolkningsforholdene i Danmark i det 19. Aarhundrede. Kbhvn 1905.
De Geer, L., Minnen I. Sthlm 1892.
Deutsches Reich. Statistik des Deutschen Reichs band 111. Die berufliche und soziale Gliederung des deutschen Volkes nach der Berufszählung vom 14. Juni 1895. Berlin 1899.
Edelswärd, A. W., Några anteckningar om jernvägarnas inflytande på jordbruket, näringarna och byggnadsverksamheten under de 25 första åren af deras trafikerande. Landtbruksakademiens handlingar och tidskrift 1882. Sthlm 1882.
Elmquist, H., Undersökning af den mekaniska verkstadsindustrien i Sverige II (Arbetsstatistik IV). Sthlm 1904.
Ericson, N., Betänkande rörande statens jernvägsbyggnader. Afg. till chefen för K. Civildepartementet. Sthlm 1856.

Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie II. Wien, Teschen, Leipzig 1898.

GRIPENSTEDT, J. A., Tal, anföranden och uppsatser I. Sthlm 1871.

Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands IV. Leipzig 1904.

Handelskalender, Sveriges, XXVIII 1906. Sthlm 1906.

Handlingar angående jernvägen Luleå—Ofoten utg. af K. Civildepartementet I. Sthlm 1889.

HECKSCHER, E. F., Kommunikationsväsendets betydelse i det nittonde århundradets ekonomiska utveckling. Ekonomisk tidskrift VIII 1906.

HESSELGREN, K., Tändsticksindustrin i Tidaholm. Några studier och reflexioner. Social Tidskrift V 1905.

HYBERG, J., Kalender för Sveriges bergshandtering 1906. 4:de årg. af Svensk järnbruks- och hyttekalender. Gbg 1905.

HÖGBOM, A. G., Om Norrlands näringar och deras naturliga betingelser. Verdandis småskrifter n:o 72. Sthlm 1898.

Järnvägar, Statens, 1856—1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning. I anledning af Statens Järnvägars femtioåriga tillvaro utg. på K. M:ts befallning af Järnvägsstyrelsen under redaktion af G. WELIN. I—IV. Sthlm 1906. *[S. J.]*

Kartverk, Generalstabens, öfver Sverige. Specialkartor i 100,000-dels skala.

Karta öfver Norrbottens län, utg. af Generalstaben. (I 50,000-dels skala.)

Karta öfver Sverige [utg. af A.-B. Ljus]. Sthlm 1904.

KEMPE, S., Några ord om Norrlands skogar. Ekonomisk tidskrift VIII 1906.

KEY-ÅBERG, K., Arbetsstatistisk studie öfver glasindustrien i Sverige. Skrifter utg. af Lorénska stiftelsen 17. Sthlm 1899.

KEY-ÅBERG, K., Sveriges industri. Geografisk, historisk, statistisk öfversikt. Ekonomisk tidskrift I 1899.

[KEY-ÅBERG, K.], Sveriges industrikalender. Handbok för industriidkare och affärsmän. Utarb. hufvudsakligen efter officiella källor. 3:e uppl. Sthlm 1901.

KEY-ÅBERG, K., Sveriges industristatistik. Några data och synpunkter. Statsvetenskaplig tidskrift I 1898.

KJELLÉN, R., En öfvergångsformation inom den svenska lokalförvaltningen. Statsvetenskaplig tidskrift X 1907.

KOCH, G. H. VON, Bostadsförhållandena vid bruks- och industrisamhällen. Några anteckningar. Social tidskrift VI 1906.

KROPOTKIN, P., Fields, Factories and Workshops or Industry combined with Agriculture and Brain Work with Manual Work. Fourth Impression. Lond. & New York 1904.

KURS, V., Kanäle. Handwörterbuch der Staatswissenschaften V². Jena 1900.

LAURELL, P., Kanalförslaget Vänern—Kattegat. Sthlm 1904.

LILJHAGEN, G., Några meddelanden rörande den svenska mejerihandteringen åren 1800—1900 samt förteckning öfver landets mejerier under år 1900. Medd. från Kungl. Landtbruksstyrelsen 77 = n:o 10 för 1901. Sthlm 1901.

LILJHAGEN, G., Några meddelanden rörande den svenska mejerihandteringen åren 1900—1905 samt förteckning på landets mejerier under år 1906. Medd. från Kungl. Landtbruksstyrelsen 113 = n:o 2 för 1906. Strängnäs 1906. [LILJHAGEN.]

LOTZ, W., Verkehrsentwickelung in Deutschland 1800—1900. 2:a uppl. Leipzig 1906.

MARSHALL, A., Principles of Economics I. 4:e uppl. Lond. 1898.

MEURIOT, P., Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine. Essai sur les causes, les conditions, les conséquences de leur développement. Paris 1898.

MEYER, H. R., Government Regulation of Railway Rates. A Study of the Experience of the United States, Germany, France, Austria-Hungary, Russia and Australia. New York 1905.

Minnesskrift vid invigningen af Nya Posthuset i Stockholm den 27 oktober 1903. Efter nådigt bemyndigande utg. på föranstaltande af Kungl. Generalpoststyrelsen [red. af R. LUNDGREN]. Sthlm 1903.

PHILLIPS, U. B., Transportation in the ante-bellum South: an economic analysis. Quarterly Journal of Economics XIX 1905.

Riksens ständers och riksdagens protokoll med bihang 1847—1907.

ROSMAN, H., Kungl. bref och förordningar rörande svenska köpingar. K. Civildepartementet XLIII. Sthlm 1904.

ROSS, E. A., The Location of Industries. Quarterly Journal of Economics X 1896.

RUNDGREN, V., Statistiska studier rörande svenska kyrkan. Örebro 1897.

Schiffahrt der deutschen Ströme III. Schriften des Vereins für Socialpolitik CII. Leipzig 1905.

SCHWABE, H., Statistik des deutschen Städtewesens. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik VII 1866.

SELANDER, N., Karta öfver Sverige i skalan 1 : 500,000. Sthlm 1881—83.

SOMBART, W., Der moderne Kapitalismus I—II. Leipzig 1902.

SOMBART, W., Die deutsche Volkswirtschaft im Neunzehnten Jahrhundert. Berlin 1903.

SONDÉN, K., Småindustri inom bostadskomplexer i våra storstäder. Teknisk tidskrift XXXVII 1907.

STENHAMMAR, CHR., Bilder ur riksdags- och hufvudstadslifvet i bref till hemmet och vänner i hemorten I—III. Upsala, Gefle och Linköping 1902—1903.

SUNDBÄRG, G., Bidrag till utvandringsfrågan, från befolkningsstatistisk synpunkt. U. U. Å. 1884—85. Ups. 1885—86.

SUNDBÄRG, G., Jernvägarnas ekonomiska betydelse. Jernbanebladet XIX 1893. Sthlm 1893.

Sveriges land och folk. Historisk-statistisk handbok. På offentligt uppdrag utg. af G. SUNDBÄRG. Sthlm 1901.

Sweden, its people and its industry. Historical and statistical handbook, published by order of the Government. Ed. by G. SUNDBÄRG. Sthlm 1904.

SÖDERBERG, E., Sveriges municipalsamhällen. Statistisk tidskrift 1902.

Taxa för transporter å Statens jernvägar jemte tillhörande tariffer och afståndstabell. Sthlm 1900. (Med senare tillägg.)

[TROILIUS, C. O.], Jernvägarne och jernhandteringen. Sthlm 1857.

TROILIUS, C. R., Staten och jernvägarne. En studie utg. på bekostnad af allmänna medel. Sthlm 1890.

Tågtidtabellen. Officiell underrättelse om bantågens turer å Sveriges järnvägar jämte de viktigaste förbindelserna med grannländerna. Sthlm oktober 1906.

United States. Twelfth Census of the United States, taken in the year 1900. Census reports. Washington.
I. Population I. 1901.
VII. Manufactures I. 1902.

Utlåtanden. Underdåniga utlåtanden öfver Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens den 15 Februari 1902 afgifna underdåniga betänkande rörande förslag till förbättrad farled mellan Vänern och Kattegat. Sthlm 1905.
[*Utlåtanden öfver V. V. st.*]

WALLI, P. F., Die Dezentralisation der Industrie und der Arbeiterschaft im Grossherzogtum Baden und die Verbreitung des Mehrfamilienhauses (Mietskaserne) auf dem Lande. Karlsruhe 1906.

WEBB, S. & B., Industrial Democracy. New Edition. Lond. 1902.

WEBER, A. F., The Growth of Cities in the Nineteenth Century. A Study in Statistics. New York 1899.

WESTERGAARD, H., Statistikens Theori i Grundrids. Kbhvn 1890.

WIETH-KNUDSEN, K. A., Tysklands Strømveje. Nationaløkonomisk Tidsskrift 3. R., 13. Bd. 1905.

WITTROCK, K. J. H., De olika slagen af folkmängdskartor. Ymer. Tidskrift utg. af Svenska sällskapet för antropologi och geografi XXV 1905.

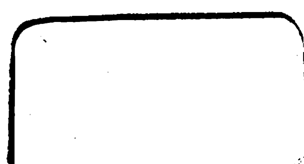
Väg- och Vattenbyggnadskåren, Kungl., 1851—1901. Minnesskrift med anledning af kårens femtioåriga tillvaro. Sthlm 1904.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, Kungl., Underd. betänkande öfver förslag till förbättrad farled mellan Venern och Kattegat. Med bilagor. Sthlm 1902. [*V. V. st.*]

YULE, G. U., Statistics of Production and the Census of Production Act (1906). Journal of the Royal Statistical Society LXX 1907.

Årsbok, statistisk, för Stockholms stad, utg. af stadens statistiska kontor XXXVII (N. F. I) 1904. Sthlm 1905.





**Pris: 1 kr. 50 öre.**

